Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte

SCHIFF Classic

3/2021 April/Mai

SCHIFF Classic

U-Boot 525
Jäger in sechs Wolfsrudeln

EUR 9,50
A: EUR 10,50
CH: SFR 15,20
BELUX: EUR 10,90
NL: EUR 10,90
SK, I: EUR 12,80
FIN: EUR 13,30
S: SKR 117,00
DK: DKK 99,95

4 198450 009509 03

# USS Wisconsin

## Im Einsatz gegen Hirohito, Mao und Saddam

Onassis' schwimmender Palast

**Christina O.:** Prunk und Promis auf der berühmten Luxusjacht

**Tegetthoff-Klasse:** Österreichs Antwort auf die Dreadnoughts

**Prinz Adalbert:** So hob er die deutsche Marine aus der Taufe

*Liebe Leserinnen und Leser,*

vor 100 Jahren, am 23. März 1921, bestimmte das damalige Wehrgesetz, die sogenannte Vorläufige Reichsmarine in „Reichsmarine" umzubenennen, und legte ihre Organisation als Teil der Reichswehr fest. Der Versailler Vertrag, welcher der Marine nur einen Minimalbestand an Schiffen und Personal zugestand, und das nach dem Ersten Weltkrieg und der Revolutionszeit ruinöse Ansehen der in der Gesellschaft einst hochgeschätzten deutschen Seestreitkräfte lassen es in der Rückschau zu, von einer maritimen „Stunde null" in Deutschland zu sprechen.

Denn ihre Daseinsberechtigung musste sich die Marine erst wieder erkämpfen, und es stellt sich die Frage, womit die 15.000 Männer auf ihren paar Booten und Schiffen in der Anfangszeit eigentlich ihre Zeit verbrachten. Dass es die Marineführung überhaupt geschafft hatte, die Reichsregierung von einer selbstständigen Marine zu überzeugen, war schon für sich genommen eine taktische Meisterleistung. Ihre Argumentation (bewusst in einer auf den Jahrestag des Untergangs der Hochseeflotte in Scapa Flow datierten Denkschrift) gründeten die Admirale auf die „Notwendigkeit einer Marine für jeden ans Meer grenzenden Staat" – und genau diese Notwendigkeit mussten sie nun schrittweise unter Beweis stellen.

Von Kriegsaufgaben im Rahmen der seeseitigen Landesverteidigung konnte noch nicht die Rede sein, sodass kulturelle sowie politische und wirtschaftliche Aspekte im Vordergrund standen, die darauf abzielten, Vertrauen in der Bevölkerung wiederzugewinnen und Selbstzweifel zu überwinden. Außerdem verband sich mit Seefahrt der ganz praktische Zweck seemännischer Schulung.

Neben Minensucharbeiten in der Nord- und Ostsee, aktiver Unterstützung der Handelsschifffahrt und Meeresforschungen kamen vor allem Seenotrettungen gut an. Dass die neue Reichsmarine beispielsweise vom Eis der Nord- und Ostsee eingeschlossene in- und ausländische Handelsschiffe befreite beziehungsweise deren Mannschaften mit Proviant versorgte, teilte Reichswehrminister Otto Geßler sogar den Reichstagsabgeordneten mit, die das Engagement mit anhaltendem Beifall bedachten.

Die Auslandsfahrten ihrer Schiffe schließlich sollten es sein, die der jungen Reichsmarine jene Reputation eintrugen, die sie sich erhoffte. Zumal die großen Nationen deutsche Kriegsschiffe noch im Gedächtnis hatten, mit denen die Kaiserliche Marine vor 1914 nicht nur Flagge gezeigt, sondern säbelrasselnd Machtinteressen des Reiches durchgesetzt hatte. Hingegen dienten die Schiffsbesuche nach 1921 dazu, die politische Isolierung Deutschlands aufzubrechen und zugleich für Investments in den Wirtschaftsstandort Deutschland zu werben – Friedensaufgaben also, die von der Politik im großen Ganzen befürwortet wurden. Einzig die KPD und der linke Flügel der SPD verurteilten die Auslandsfahrten als „tendenziöse Flottenpropaganda".

Eine spannende Lektüre und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel wünscht

*Ihr Guntram Schulze-Wegener*

**Dr. Guntram Schulze-Wegener**, *Fregattenkapitän der Reserve, Herausgeber und Verantwortlicher Redakteur*

**„Nach dem Ersten Weltkrieg musste sich die Marine ihre Daseinsberechtigung erst wieder erarbeiten – militärisch, aber auch gesellschaftlich"**

**NEUBEGINN:** Der Schulkreuzer *Berlin* zeigte auf zahlreichen Ausbildungsfahrten zu europäischen Nachbarn, ins Mittelmeer und nach Südamerika die Flagge der jungen Reichsmarine

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

42

## Die letzte Fahrt von U 525

**Das IX-C-Boot unter Kapitänleutnant Hans-Joachim Drewitz wurde am 11. August 1943 versenkt**

36

## Adalbert von Preußen

**Der Gründer der deutschen Marine erkannte die Bedeutung moderner Seestreitkräfte für eine Industrienation**



## Klotzen, nicht kleckern

**Der k. u. k. Kriegsmarine gelang mit den vier Schlachtschiffen der *Tegetthoff*-Klasse ein großer Wurf**

54

**Titelbild:** Die *USS Wisconsin* feuert 1988 während eines Manövers im Golf von Mexiko ihre 16-Zoll-Geschütze ab.
**Titelfotos:** U.S. Navy, Deutsches U-Boot-Museum/Cuxhaven-Altenbruch, picture-alliance (2), Sammlung *Schiff Classic*, Interfoto, bpk

Die am 21. Februar 2015 vom Stapel gelaufene *Anthem of the Seas*, die hier bei der Ankunft im Hafen von Southampton von Schleppern mit Wasserfontänen begrüßt wird, fährt unter der Flagge der Bahamas

# Lust auf Meer

## *MS Anthem of the Seas* trifft zur Taufzeremonie ein

Das Kreuzfahrtschiff der Reederei „Royal Caribbean International", das auf diesem Foto am 15. April 2015 zu seiner fünf Tage später stattfindenden Taufe in den Hafen von Southampton einfährt, ist mit einer Länge von 347,06 Meter und 4.900 zugelassenen Passagieren ein Schiff der Superlative. Aber auch ein Unglücksrabe, denn Zwischenfälle 2016 (es gerät in zwei Hurrikans) und ein rätselhafter Unfall im Jahr 2018 säumen den Weg der *Anthem oft the Seas*, die auf der Meyer Werft in Papenburg gebaut wurde. *AK*

SVITZER ALMA

Foto: picture-alliance/empics/Andrew Matthews

ZITAT

# „Die Menschen könnten ebenso gut eine Reise zum Mond planen wie die Dampfkraft im stürmischen Nordatlantik einzusetzen“

Napoleon Bonaparte in einem Brief an seinen Außenminister Talleyrand vom 23. August 1805

BUCHTIPP

## Frostige Zukunft

**Zahlen, Daten, Fakten über Kühlschiffe**

Sie sind eine schrumpfende Gattung – Kühlschiffe (Reefer). Die deutsche Kühlschifffahrt ist vom Aussterben bedroht. Den Autoren Hilbig und Krüger-Kopiske, beide in der Schifffahrt tätig, ist ein soeben erschienenes Nachschlagewerk (deutsch und englisch) zu verdanken, das die Geschichte der deutschen Kühlschifffahrt nachzeichnet. Wesentlicher Teil: ein Verzeichnis, nach Reedereien sortiert, das sämtliche deutschen Reefer mit technischen Angaben und mehr als 200 Zeichnungen auflistet. Hinzu kommen zahlreiche, teils seltene Fotos. *Rainer Schubert*

**Hilbig, Karl-Heinz/ Krüger-Kopiske, Karsten Kunibert: *Die Deutsche Kühlschifffahrt. Geschichte, Reedereien und Schiffe.* 400 S., Koehler-Verlag, Hamburg 2020, 29,95 Euro**

BUCHTIPP

## Moderne Hanse?

**Eine erhellende Studie über norddeutsche Kaufleute**

Ist der Städtebund der Hanse ein Vorbild für die europäische Einigung? Antwort gibt der Historiker Hiram Kümper (Universität Mannheim), der die Geschichte des mittelalterlichen Handels und die Rezeption der Nachwelt bis heute erklärt. Es gelingt, Europas Wirtschaft besser zu verstehen. Und: Wird der Begriff des „Ehrbaren Kaufmanns“ auch heute wieder zu Recht bemüht? *Rainer Schubert*

**Kümper, Hiram: *Der Traum vom Ehrbaren Kaufmann. Die Deutschen und die Hanse*. 544 S., Propyläen Verlag, Berlin 2020, 28 Euro**

DAS STICHWORT

## „Freibord“

Der Freibord ist der mittschiffs senkrecht nach unten gemessene Abstand des Freiborddecks (am Schiffsrumpf markiert durch die Oberkante des Decksstrichs zur Oberkante der Freibordmarke bzw. der Lademarke oder der tatsächlichen Wasserlinie.

Torpedofangboot TFA 9 der Kriegsmarine (ehemals niederländisches Torpedoboot G 16) mit einem ab Schiffsmitte nach achtern extrem niedrigen Freibord Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

## Hätten Sie's gewusst?

Um sich nicht von der aufreizenden Schönheit der Sirenen hinreißen zu lassen, binden seine Gefährten Odysseus an den Schiffsmast Foto: Interfoto/fine art images

**Homers Epos *Odyssee*** ist eine Sammlung zur damaligen Zeit im Volk der Griechen kursierender, vom Dichter um eine heldenhafte Persönlichkeit geordneter Seesagen.

**Die Langschiffe der Wikinger** waren ausschließlich zu Kriegszwecken eingesetzt; mit der Entwicklung des Handels setzte sich ein breiterer, runderer Schiffstyp durch.

**Die ersten Wind- und Strömungskarten des Nordatlantiks** wurden 1847 vom amerikanischen „Naval Hydrographic Office" herausgegeben.

**Noch 1876** bestanden nur 12,5 Prozent der Welttonnage aus Dampfschiffen, um 1900 waren es bereits 63,9 Prozent.

**Auf der Washingtoner Konferenz 1921/22** setzten die fünf Vertragsmächte Großbritannien, USA, Japan, Frankreich und Italien eine zehnjährige Pause im Bau von Schlachtschiffen fest.

## SPÖKENKRAM

**Die Isländer sollen seit alten Tagen mit allen Walen gut vertraut sein. Und so haben sie gelernt, zwischen freundlich und feindlich gesinnten Tieren zu unterscheiden. Gütige Wale speien hohe Wasserfontänen, während die bösartigen nur wenig Wasser abblasen.**

BRAUCHTUM

## Bootsdienst

**Sogar in der Freizeit beliebt**

In der seemännischen Ausbildung nimmt der Bootsdienst eine herausragende Stellung ein – gestern wie heute. Nur im Kleinen lernt der Nachwuchs die Handgriffe und Arbeitsabläufe „wie im Schlaf", die dann im Großen, also beispielsweise auf Schulschiffen, einstudiert angewendet werden können. In der Kaiserlichen Marine war dieser Teil der Schulung durch die „Vorschrift für den Bootsdienst in der Marine" genauestens geregelt. Darin hieß es, den Dienst so häufig wie möglich anzusetzen. So kamen in den Häfen für den Bootsverkehr anstelle von Dampfbeibooten und Motorbooten weitgehend Ruderboote (Kutter, Pinassen, Barkassen) zum Einsatz. Während der Hafenliegezeit blieben die Boote ausgesetzt und waren an der Backspier der Schiffe festgemacht. Neben dem dienstlich verordneten Bootsdienst segelten die Offizieranwärter gern in ihrer Freizeit mit Kuttern und Barkassen. Auch das hat sich bis heute nicht geändert. Vor allem vor der Ende Juni anstehenden Kieler Woche wurde eifrig geübt, denn an den Segelregatten beteiligten sich auch die Kriegsschiffbeiboote der Kaiserlichen Marine. Das Foto zeigt zwei Boote, die soeben vom Segeln zurückgekehrt sind und an der Backspier festgemacht haben. Die Kadetten sind an den Schirmmützen und Jacken zu erkennen, die bereits im Begriff sind, die Boote zu verlassen. Die noch anstehenden kleineren Arbeiten – wie das Ausösen und Ausschöpfen eingedrungenen Wassers – überlassen die Älteren natürlich den Jüngeren … *AK*

Die Masten sind bereits niedergelegt, die Segel auf den Spieren aufgetucht und mit einer Persenning überzogen Foto: Sammlung GSW

DEUTSCHE SCHIFFE

# Die *Iltis*-Klasse

## Auslands-Kanonenboote des Kaisers

Nachdem die Kanonenboote *Adler* und *Eber* am 16. März 1889 vor Samoa und *Iltis* am 23. Juli 1896 in einem Taifun im Gelben Meer verloren gegangen waren, wurde 1897 ein Neuentwurf für Kanonenboote vorgelegt, deren Einsatz in außerheimischen Gewässern geplant war. Die ersten beiden Boote *Iltis* und *Jaguar* baute 1897 bis 1899 die Werft F. Schichau in Danzig. Da die neuen Boote auf eine Takelage verzichteten, konnte die Geschwindigkeit gegenüber den Vorgängern bei nahezu verdoppelter Antriebsleistung um etwa 30 Prozent erhöht werden. Die Bewaffnung bestand aus vier bis acht 8-cm-L/30-Schnellfeuerkanonen und sechs Maschinenkanonen, die Besatzung aus neun Offizieren und 121 Mann. Nach Abschluss der Erprobungen liefen die Boote sofort nach Ostasien aus. Es folgte 1898 die Inbaugabe der leicht modifizierten Boote *Tiger* und *Luchs* bei der Kaiserlichen Werft Danzig sowie 1900 die von *Panther* und *Eber* (in Danzig und Stettin). *Iltis* erlangte im Zusammenhang mit dem Boxeraufstand und *Panther* mit seiner Entsendung nach Agadir (*Panther*-Sprung) Berühmtheit. *Iltis*, *Jaguar*, *Tiger* und *Luchs* wurden 1914 in Kiautschou gesprengt, *Eber* 1917. Nur *Panther* stand noch im Dienst der Reichsmarine und wurde 1931 abgewrackt. *AK*

**Die zunehmende Bedeutung von Auslandsstationen und der permanente Mangel an Kreuzern führten zur Inbaugabe der Kanonenboote *Iltis*, *Jaguar*, *Tiger*, *Luchs*, *Eber* und *Panther*** Foto: Sammlung GSW

DIE HISTORISCHE ZAHL

# 1503

Das „Privilégo dos alemães" vom 13. Februar 1503 räumte deutschen Kaufleuten erstmals das Recht ein, sich in Portugal niederzulassen sowie Kontore und Lagerhäuser zu errichten

TECHNIK

# CQD-Signal

**Erster Hilferuf auf See**

Die *RMS Republic* war das erste Schiff in der Geschichte der Seeschifffahrt, das in Seenot mit dem CQD-Signal um Hilfe bat. Es kollidierte am 23. Januar 1909 südlich von Nantucket mit dem italienischen Passagierdampfer *Florida*, der über Wasser blieb, während die *Republic* am nächsten Tag sank. Mithilfe von Reservebatterien und einem Marconi-Sender gelang es Bordfunker „Jack" Binns, den Notruf im Morsecode abzusetzen. Bis auf sechs bei der Kollision zu Tode gekommene Personen konnten mehr als 1.500 Menschen beider Schiffe gerettet werden. Die britische Marconi International Marine Communication Company hatte „CQD" ab dem 1. Februar 1904 als Seenotsignal eingeführt. CQ wird im Englischen als Lautschrift für „Seek you" (suche dich) gedeutet, D stand für „Distress" (Not). Das Notzeichen „SOS" wurde zwar ab dem 1. Juli 1908 offiziell eingeführt, aber erst seit dem Untergang der *Titanic* im Jahr 1912 international durchgehend verwendet. *Ingo Thiel*

**Der Bordfunker John Robinson Binns hatte den Notruf auf der *Republic* abgesetzt und damit 1.500 Menschen von beiden Schiffen vor dem sicheren Tod bewahrt**

Foto: Interfoto/Mary Evans/Illustrated London News

**Medaille zur Erinnerung an eine der größten Rettungsaktionen auf offener See**

Foto: Interfoto/National Maritime Museum London

## BRIEFE AN DIE REDAKTION

***Schiff Classic***

Ich bin Leser und Abonnent Ihrer sehr interessanten Zeitschrift von der ersten Stunde an. Selten findet man heutzutage noch Fachzeitschriften, die eine so breit gefächerte Themenwahl aufweisen. Ob graue oder bunte Marine, Vergangenheit oder Gegenwart, nahezu jeder findet etwas.
Als Wissenschaftler vermisse ich allerdings Literatur-Angaben. Leider greifen viele Autoren ausschließlich auf das Internet zurück. Da aber erfahrungsgemäß die Recherchen den langwierigsten und größten Teil der Arbeit ausmachen, sollten zumindest die wichtigsten Quellen angeführt werden. Noch viele interessante Beiträge und weiterhin Erfolg. *Mag. Peter Hiptmair, per E-Mail*

*(Anm. d. Red.: Wir versichern, dass unsere Autoren in erster Linie auf Literatur als Recherchequelle zurückgreifen. Ihre Anregung, die wichtigsten Informationen – Literatur, ggf. Aktenstücke – in einer Art Anhang zu nennen, werden wir redaktionsintern diskutieren)*

***Schiff Classic* 2-2021, „Ghost ships"**

Ich freue mich immer auf *Schiff Classic* mit dem breiten Spektrum an interessanten Berichten. Mit dem Artikel über „Ghost ships" hat *Schiff Classic* einen absolut unbedeutenden, aber gleichwohl sehr spannenden und abenteuerlichen Nebenkriegsschauplatz in Erinnerung gerufen. Es gibt sicher den einen oder anderen seglerisch und maritim interessierten Leser, der etwas mehr über diese seglerischen Glanzleistungen in Kriegszeiten erfahren möchte. Ich habe deshalb einen Hinweis auf das Buch des Franzosen Saint-Loup vermisst, in deutscher Übersetzung 1975 im Verlag Delius Klasing erschienen unter dem Titel *Die Geisterschiffe Hitlers (Segler im Dienste der Abwehr)*. Interessenten können dieses Buch sicher noch antiquarisch erwerben. Ihrer Arbeit wünsche ich weiterhin viel Erfolg. *Bernd Neumann, per E-Mail*

***Schiff Classic* Jahrbuch 2021, Schwerer Kreuzer *Prinz Eugen***

Der Bericht über den Schweren Kreuzer *Prinz Eugen ist*, wie immer bei *Schiff Classic*, sehr gut geschrieben und hat auch einige Details enthalten. Zu diesen Details kann ich noch einige hinzufügen:

- Ist Ihnen bekannt, dass bei dem Versuch, nach der Havarie mit der *Leipzig* das Schiff aus der Verkeilung zu befreien, die Rückwärtsturbine der Mittelmaschine kaputt gefahren wurde?
- Das Schiff lief nach der Übergabe an die mit einer gemischten Besatzung (deutsche Restbesatzung inkl. dem letzten deutschen Kommandanten und U.S. Navy) unter dem Kommando von Kapitän Graubart (U.S. Navy) nach Boston. Auf dem Atlantik geriet das Schiff in einen schweren Sturm, bei dem die Schlingerdämpfungsanlage erstmals richtig in Erscheinung trat. Trotzdem waren fast alle amerikanischen Soldaten seekrank, und die deutsche Restbesatzung fuhr das Schiff. Nachdem der Sturm überwunden war, klopften die amerikanischen Seeleuten den deutschen Seeleuten auf die Schulter mit den Worten „Good ship, good ship".
- Nachdem die deutsche Restbesatzung in San Diego ausgestiegen war, sollte das Schiff von der amerikanischen Besatzung zum Bikini-Atoll gefahren werden. Das ging allerdings schief, da bereits in der ersten Nacht wegen Fehlbedienung von den zwölf Kesseln elf kaputt gefahren wurden, sodass das Schiff letztendlich nur mit Schlepperhilfe zum Bikini-Atoll kam.

Diese Informationen bekam ich 1987 beim *Prinz-Eugen*-Kameradschaftstreffen vom letzten LI des Schiffes, Günther Hielscher. Der half mir auch bei späteren Treffen bei technischen Fragen weiter. Beim Treffen in Heilbronn lernte ich sogar noch den amerikanischen Kapitän Graubart kennen. Unvergessen ist mir seine kurze Rede an „seine" alte Besatzung, in der er wortwörtlich sagte: „Ihr wart die beste Besatzung, die ich je hatte." *Rainer Weidling, per E-Mail*

**Schreiben Sie an:**
redaktion@schiff-classic.de oder:
Schiff Classic, Postfach 400209,
80702 München

Leserbriefe spiegeln nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wider. Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe aus Gründen der Darstellung eines möglichst umfassenden Meinungsspektrums sinnwahrend zu kürzen.

**RESERVIST IM EINSATZ:** Feuer aus dem achteren 16-Zoll-Turm (= 40,6 cm) der *Wisconsin* während des Zweiten Golfkrieges. Landzielbeschuss mit Flugkörpern und Artillerie war eine der Hauptaufgaben der „Battleships Battle Groups“ Foto: picture-alliance/AP Images/John Gaps III

FAST EIN HALBES JAHRHUNDERT IM DIENST DER U.S. NAVY

# Der Alleskönner

Drei Kriege, kaum eigene Schäden, starke Präsenz in der Reserveflotte. Das ist die Bilanz des Schlachtschiffes *USS Wisconsin*, das 1944 in Dienst stellte, mit zwei Unterbrechungen bis 1991 aktiv blieb und heute in Norfolk als Museumsschiff bewundert werden kann

Von Sidney E. Dean

Zweiter Golfkrieg, 23. Februar 1991, früher Morgen. Über der irakisch besetzten Insel Failaka, vor der Küste Kuwaits, fliegt ein RQ-2 UAV, eine Aufklärungsdrohne des Schlachtschiffs *USS Wisconsin* (BB-64), um Ziele für die 16-Zoll-Geschütze des Schiffes zu suchen. Das Schwesterschiff *USS Missouri* (BB-63) hat soeben ihr Bombardement der irakischen Stellungen auf der Insel abgeschlossen. Eigentlich ist der abwechselnde Einsatz der beiden Schlachtschiffe Teil eines groß angelegten Ablenkungsmanövers. Die irakische Militärführung soll glauben, dass eine amphibische Sturmlandung an der durch Failaka geschützten Festlandsküste bevorsteht.

Plötzlich nimmt der Einsatz jedoch eine unerwartete Wende. Die Bordkameras der Drohne übertragen Bilder von Soldaten, die weiße Fahnen schwenken und sich lauthals bemerkbar machen. Die Kontrollmannschaft des ferngelenkten UAVs holt den Kapitän der *Wisconsin*. „Sir, sie wollen sich ergeben. Was sollen wir tun?" Und tatsächlich: Der kommandierende General der 1.400 Mann starken irakischen Garnison hat angesichts der anrückenden *Wisconsin* beschlossen, dass es sinnlos wäre, seine Soldaten einem weiteren 16-Zoll-Bombardement auszusetzen. Und so wird *USS Wisconsin* das erste Kriegsschiff, das eine Kapitulation per UAV entgegennimmt.

### Viertes Schiff der *Iowa*-Klasse

Die Geschichte des Schiffes begann ein halbes Jahrhundert früher. *USS Wisconsin* wurde am 25. Januar 1941 als vierte Einheit der *Iowa*-Klasse auf der Marinewerft Philadelphia Naval Yard auf Kiel gelegt. Das Schiff lief am 7. Dezember 1943 vom Stapel – auf den Tag genau zwei Jahre nach dem japanischen Angriff auf Pearl Harbor.

Wie die übrigen Einheiten der *Iowa*-Klasse hatte das 270 Meter lange Schlachtschiff 33 Meter Breite, 11,5 Meter Tiefgang

USS WISCONSIN
FORWARD FOR FREEDOM
BB 64

### 5 KURZE FAKTEN

| | |
|---|---|
| ZEIT | 1944–1991 |
| BAUGRUND | Zweiter Weltkrieg |
| EINSÄTZE | Pazifikkrieg, Koreakrieg, Golfkrieg |
| HAUPTAUFGABEN | Schutz der Flugzeugträger, Küstenbeschuss |
| BESONDERHEITEN | 1951: 1. Reaktivierung<br>1988: 2. Reaktivierung |

und eine Leerverdrängung von 45.000 Tonnen (57.400 Tonnen bei vollem Einsatzgewicht). Die ursprüngliche Bewaffnung bestand aus neun 16-Zoll-Geschützen in drei Drillingstürmen (davon zwei auf dem Vorderdeck), 20 x 5-Zoll-Geschützen in zehn Zwillingstürmen (gegen See und Luftziele), 80 x 40-mm-Flugabwehrkanonen (Flak) sowie 49 x 20-mm-Flak. Zwei per Katapult startende Wasserflugzeuge wurden als Aufklärer geführt. Die Besatzung bestand im Verlauf des Zweiten Weltkriegs aus bis zu 2.978 Personen. Die Höchstfahrt des Giganten betrug 33 Knoten.

Nachdem das Schiff am 16. April 1944 in Dienst gestellt worden war, verbrachten die *Wisconsin* und ihre Besatzung mehrere Monate mit Testfahrten sowie Flotten- und Schießübungen in der Karibik und vor der US-Atlantikküste, ehe BB-64 Ende September in den Pazifik verlegte und am 20. Oktober 1944 Pearl Harbor erreichte.

**IM ENTSTEHEN:** Bug der *Wisconsin* auf der Philadelphia Naval Yard Werft kurz vor dem Stapellauf am 7. Dezember 1943

Foto: NARA

## Erster Einsatz

Im Dezember begann für die *Wisconsin* der Ernst des Krieges. Das Schiff wurde nach Ulithi auf den Carolineninseln verlegt und fungierte die nächsten Monate als Begleitschiff für Flugzeugträger der Fast Carrier Task Force 38 (TF 38) sowie der TF 34. Die Kampfgruppen unternahmen mehrere Einsätze gegen japanische Stellungen auf den Philippinen und in Vietnam. BB-64 hatte in diesem Zeitraum allerdings – außer der Sichtung vorbeifliegender Jagdverbände – keinen Feindkontakt.

Ab Mitte Februar 1945 wurde das Schlachtschiff abwechselnd in TF 58 beziehungsweise TF 59 integriert und begleitete die zugehörigen Flugzeugträger bei Einsätzen gegen Stellungen auf Iwo Jima und Okinawa sowie gegen Tokio. Am 21. Februar setzte die *Wisconsin* zum ersten Mal ihre Waffen im Gefecht ein, als japanische Jagdbomber die vor Iwo Jima fahrenden US-Flugzeugträger angriffen. Die 5-Zoll-Geschütze trugen maßgeblich zur Abwehr der feindlichen Flugzeuge bei. Auch Mitte März – als TF 59 sich in die japanischen Heimatgewässer zwischen den Hauptinseln Kyuschu, Schikoku und Honschu wagte – kamen die Flugabwehrwaffen mehrere Tage lang zum Einsatz.

Am 24. März wurden die schweren 16-Zoll-Geschütze zum ersten Mal offensiv gegen militärische Stellungen auf Okinawa eingesetzt, um die amphibische Landung amerikanischer Infanterie zu unterstützen. Das Schiff blieb mit kurzen Unterbrechungen bis zum 11. Mai vor Okinawa und leistete laufend Feuerunterstützung für Bodentruppen sowie Flugabwehr für die Verbandsflugzeugträger.

Anfang Juli holte die U.S. Navy in der Endphase des Krieges gegen Japan zu schweren Schlägen aus. Vom 10. bis zum 14. Juli griffen trägergestützte Flugzeuge von TF 38 ununterbrochen Ziele entlang der Ostküste der Insel Honschu an. *Wisconsin* und andere Begleitschiffe schützten die Träger vor Gegenangriffen der japanischen Luftwaffe. Am folgenden Tag wurden *USS Wisconsin*, deren Schwesterschiffe *Iowa* und *Missouri* sowie zehn Kreuzer und Zerstörer als provisorischer Verband TU 34.8.2 abgestellt, um Stahlwerke und Ölraffinerien bei Muroran im Südosten der Insel Hokkaido mit ihren schweren Deckgeschützen zu bombardieren.

**Die vier Schiffe der *Iowa*-Klasse behielten die Anzahl der schweren und mittleren Geschütze, man kehrte aber wieder zum Einbau von zwei Schornsteinen zurück und schuf längere Linien als bei den Vorgängern**

Obwohl nur 20 Prozent der Granaten ihr Ziel trafen, wurden die Anlagen schwer beschädigt und die Lagerbestände an Roheisen und Koks weitgehend zerstört. In der Nacht vom 17. zum 18. Juli bombardierte der Verband neun Werkkomplexe in der Nähe der Industriestadt Hitachi, rund 130 Kilometer nördlich von Tokio. Aufgrund schlechter Witterungs- und Sichtverhältnisse trafen die Amerikaner auch diesmal nur ein Drittel der anvisierten Ziele. Im Verlauf beider Angriffe verschossen die 16-Zoll-Batterien der drei Schlachtschiffe – aus Entfernungen zwischen 21.000 und 32.000 Metern – rund 2.100 Granaten.

Anschließend ging BB-64 zum Geleitdienst für die in japanischen Gewässern operierenden Flugzeugträger zurück. Dieser Einsatz dauerte bis zur japanischen Kapitulation am 15. August.

## Zur Überholung in Norfolk

Am 18. Januar 1946 lief *USS Wisconsin* wieder in den Heimathafen Norfolk Virginia ein und musste mehrere Monate lang überholt werden. Im Herbst unternahm das Schiff eine Rundreise um Südamerika mit Freundschaftsbesuchen in den Häfen der Region, und 1947 diente BB-64 als Ausbildungsschiff für Reservisten. Im Sommer absolvierten Offiziersanwärter (Midshipmen) der Marineakademie Annapolis ihre jährliche Ausbildungsfahrt nach Nordeuropa an Bord der *Wisconsin*. Weil weitere Aufträge ausblieben, teilte die Navy das schlagkräftige Schiff am 1. Juli 1948 in Norfolk der Reserveflotte zu – sprich: BB-64 wurde eingemottet.

Der Weckruf folgte in Form der nordkoreanischen Invasion der südlichen Halbinsel am 25. Juni 1950. Plötzlich waren die 16-Zoll-Geschütze der Schlachtschiffe wieder gefragt. Die *Wisconsin* stellte am 3. März 1951 offiziell wieder in Dienst. Um die Mannschaft wieder einzuarbeiten, ging das Schiff erneut auf „Sommerkreuzfahrt" der Midshipmen.

Am 25. Oktober hieß es endlich „Leinen los!" in Richtung Westpazifik. Am 21. November fuhr das Schlachtschiff in den US-Marinehafen Yokosuka (Japan) ein. Am gleichen Tag löste die *Wisconsin* ihr Schwesterschiff *New Jersey* als Flaggschiff der in Japan stationierten 7. US-Flotte ab. Die erste Hälfte im Dezember fuhr das Schlachtschiff entlang der koreanischen Ostküste, wo die schweren Geschütze Feuerunterstützung für US-amerikanische, südkoreanische und verbündete Truppen leisteten. Gegnerische

**GRÖSSENVERGLEICH:** *Wisconsin* auf der „Battleship Row“ im November 1944 in Pearl Harbor neben dem Wrack des wesentlich kleineren Schlachtschiffs *USS Oklahoma*, das am 7. Dezember 1941 von japanischenTorpedos stark beschädigt worden war und nicht instand gesetzt werden konnte Foto: NHHC

**KOREAKRIEG:** *USS Wisconsin* (Mitte) in Begleitung des Zerstörers *USS Buck* (DD-761) und des Kreuzers *USS Saint Paul* (CA-73) im Februar 1952 Foto: NARA

**ELEGANT UND MÄCHTIG:** Auf die sehr schlanke Vorschiffpartie der *Wisconsin* folgt, bedingt durch die Position der Antriebsanlage, ihre größte Breite ziemlich weit achtern Foto: NHCC

Artilleriestellungen, Panzer, Bunker und Truppenverbände waren die Hauptziele. Das Schiff verschoss auch wiederholt großkalibrige Leuchtmunition, um die gefürchteten Nachtangriffe nordkoreanischer Divisionen zu vereiteln. In der zweiten Dezemberhälfte fuhr BB-64 die Küste hoch, zerstörte nordkoreanische Bootsverbände mit ihren 5-Zoll-Geschützen und vereitelte amphibische Manöver des Gegners.

Während der ersten Monate des neuen Jahres sollte *Wisconsin* weiterhin Landziele bekämpfen. Die Aufgaben wechselten zwischen direkter taktischer Feuerunterstützung und strategischem Angriff auf die ausgedehnte gegnerische Transportinfrastruktur, vor allem Brücken und Eisenbahnlinien – Letztere als koordinierte Aktionen mit der Luftwaffe.

**AKTIVER BEITRAG:** Beschuss nordkoreanischer Stellungen aus dem vorderen 16-Zoll-Geschützturm. Ab 11. Januar 1952 hatte die *Wisconsin* mit der Unterstützung amerikanischer Bodentruppen begonnen
Foto: NARA

## *Wisconsin* wird getroffen

Am 15. März 1952 musste die *Wisconsin* ihren ersten feindlichen Treffer hinnehmen. Bomber der U.S. Air Force hatten an dem Tag einen Eisenbahntunnel in Nähe der nordkoreanischen Stadt Songjin zerstört. Vor dem Tunnel steckte ein nordkoreanischer Truppenzug fest, den das Schlachtschiff nun unter Beschuss setzte. Bald erwiderte eine 155-mm-Artilleriebatterie des Gegners das Feuer, eine Granate schlug auf der Verschanzung eines 40-mm-Flakgeschützes ein. Der materielle Schaden am Schiff blieb gering, drei Matrosen wurden durch Splitter verletzt, alles in allem also ein glimpflicher Ausgang. Die 16-Zoll-Geschütze konnten die gegnerische Batterie schnell neutralisieren, um anschließend das Hauptziel – den eingangs erwähnten Zug – zu zerstören.

Am 1. April 1952 löste *USS Iowa* ihr Schwesterschiff *Wisconsin* ab. Nach Zwischenstopps auf Guam und Hawaii sowie in Kalifornien kehrte BB-64 nach Norfolk zurück. Im September 1953 wurde sie zwar wieder nach Japan verlegt und übernahm bis zum 1. April 1954 turnusmäßig die Rolle des Flaggschiffs der 7. US-Flotte. Zwischenzeitlich war allerdings ein Waffenstillstandsabkommen paraphiert worden, das die Kampfhandlungen in Korea beendete; der Einsatz verlief folglich ohne Zwischenfälle. Auch sonst waren die nächsten Jahre weitgehend von Routine geprägt. Ausbildungsfahrten nach Europa und Lateinamerika sowie Teilnahme an NATO-Manövern (Operation „Mainbrace“ im Nordatlantik, Operation „Red Pivot“ im Mittelmeer) bildeten die Hauptaufgaben von Schiff und Crew. Am 8. März 1958 kam es, wie es kommen musste:

**EINSATZ IM PAZIFIK:** Das Schlachtschiff gibt mit seiner Heckansicht einen guten Blick auf die zahlreichen 5-Zoll-Zwillingsgeschütztürme
Foto: NARA

**ALARMBEREITSCHAFT:** Besetzte Flakstände während des Koreakriegs; das Schiff blieb auch auf seiner Kampfstation, nachdem es im März 1952 erstmals von feindlichen Geschossen getroffen worden war Foto: Interfoto/Granger, NYC

**ERSTE SEEVERSUCHE:** Nachdem *USS Wisconsin* 1988 auf der Ingalls Werft überholt und modernisiert worden war, fanden Manöverfahrten und Kaliberschießen statt Foto: NARA

AUFGABEN AB 1982

## Battleships Battle Groups

- Offensivoperationen mit Trägerkampfgruppen (hoher Bedrohungsgrad)
- Offensivoperationen mit Begleitschiffen (niedriger Bedrohungsgrad)
- Unterstützen amphibischer Gruppen
- Beschuss von Land- und Seezielen mit Flugkörpern und Artillerie
- Eigen- und Nahabwehr gegen feindliche Flugzeuge und Flugkörper
- Kontrolle und Leitung von Flugzeugen
- Betanken von Begleitschiffen und Hubschraubern
- Maritime Präsenz (Seapower)

Ohne absehbaren Auftrag entschied die Führung, das mit hohen Betriebskosten verbundene Schiff wieder stillzulegen, jetzt am Pier der Philadelphia Naval Shipyard Werft, wo es 15 Jahre zuvor vom Stapel gelaufen war.

Nach der Wahl von Ronald Reagan zum Präsidenten beschloss die US-Regierung Anfang der 1980er-Jahre einen massiven Ausbau der US-Kriegsflotte. Um ein Gleichgewicht mit der Sowjetflotte zu halten, die soeben die 25.000 Tonnen schweren Schlachtkreuzer der *Kirov*-Klasse eingeführt hatte, beschloss die U.S. Navy, ebenfalls wieder schwere Kriegsschiffe in ihrem Präsenzstand zu halten. Die *Iowa*-Klasse zu reaktivieren, erwies sich hierbei als preisgünstigste und schnellste Option.

### Technische Modernisierung

Die Weltkriegsveteranen technisch auf den neuesten Stand zu bringen, war nun die vordringliche Aufgabe. *USS Wisconsin* kam im August 1986 in das Avondale Trockendock in New Orleans und wurde anschließend im Januar 1987 auf die Ingalls Werft in Pascagoula, Mississippi, geschleppt, um generalüberholt und neu ausgestattet zu werden. Die 16-Zoll-Geschütze blieben vollständig erhalten, zwölf der zwanzig 5-Zoll-Geschütze ebenfalls. Hingegen entfernte man alle veralteten Flakgeschütze und ersetzte sie durch vier 20-mm-Phalanx-CIWS(*Close-In Weapon System* – Nahbereichswaffensystem)-Gatlinggeschütze. Neu hinzu kamen 32 Tomahawk BGM-109-Marschflugkörper gegen Landziele sowie 16 RGM-8-Harpoon-

Exklusive PREMIERE

# Meine Heimat, die See

## Erste Tischleuchte zu Ehren der Gorch Fock II mit integrierter Uhr

Jeder Seemann trägt in seinem Herzen zwei Orte, die er Heimat nennt – die See und den Hafen, in dem er am liebsten vor Anker geht. Für alle, die auch den Sehnsuchtsruf der See in sich vernehmen, gibt es jetzt eine außergewöhnliche Tischleuchte als Weltpremiere!

### Einzigartige Seefahrer-Romantik

Der in Sepiatönen gestaltete Lampenschirm zeigt die „Gorch Fock" voll aufgetakelt auf hoher See. Die Leuchte wirft ein warmes, stimmungsvolles Licht, bei dem Sie von fernen Ländern träumen können. Der Lampenständer ist in Form eines mattschwarzen Ankers gestaltet. In seiner Mitte befindet sich eine Uhr in Form eines Steuerrades, dessen Griffe aus goldplattiertem Metall gefertigt sind. Die goldplattierte Plakette auf dem Sockelfuß zeigt den Originalschriftzug der „Gorch Fock". Eine detailreich gestaltete Windrose mit goldenen Filigranarbeiten ziert die Sockeloberseite.

Diese einzigartige Tischleuchte erscheint exklusiv bei The Bradford Exchange und ist nicht im Handel erhältlich. **Entspannen Sie im Lichte echter Seefahrer-Romantik und bestellen Sie „Meine Heimat, die See" am besten noch heute!**

**Lampenhöhe: 42 cm**
**Schirmdurchmesser: 25,5 cm**
**Ø Sockel: 18 cm**

Netzkabel mit Ein-/Ausschalter

Gorch Fock

Designed in Germany

**Produkt-Nr.: 422-JIN04.01G**
**Produktpreis: € 169,80**
**(auch bezahlbar in 4 Monatsraten zu je € 42,45) zzgl. € 9,95 Versand**

Betrieb der Uhr mit einer „AAA"-Batterie (Batterie nicht im Lieferumfang enthalten)

Lieferung erfolgt ohne Leuchtmittel. Sie benötigen eine Energiesparlampe max. 13 W vom Typ E27/27,0 mm

**www.bradford.de**

Für Online-Bestellung Referenz-Nr.: **94641**

**Bitte einsenden an:**
**The Bradford Exchange Ltd.**
Johann-Friedrich-Böttger-Str. 1–3
63317 Rödermark
kundenbetreuung@bradford.de
Telefon: **0 60 74 / 916 916**
Österreich: Senderstr. 10 • A-6960 Wolfurt/V
Schweiz: Jöchlerweg 2 • CH-6340 Baar

WEEE: 97075536

The Bradford Exchange • Since 1973 •

**Das Angebot ist limitiert – Reservieren Sie daher noch heute!**

**PERSÖNLICHE REFERENZ-NUMMER: 94641** Mit 1-GANZES-JAHR-Rückgabe-Garantie

**Zeitlich begrenztes Angebot:**
Antworten Sie bis zum **3. Mai 2021**

☐ **Ja,** ich reserviere die Tischleuchte **„Meine Heimat, die See"**

**Bitte gewünschte Zahlungsart ankreuzen (✗):**

☐ Ich zahle den Gesamtbetrag nach Erhalt der Rechnung
☐ Ich zahle in vier bequemen Monatsraten

**Datenschutz:** Detaillierte Informationen zum Datenschutz finden Sie unter **www.bradford.de/datenschutz.** Wir werden Ihnen **keine** Angebote von The Bradford Exchange per **E-Mail, Telefon oder SMS-Nachricht** zukommen lassen. Sie können Ihre Kontaktpräferenzen jederzeit ändern, indem Sie uns unter nebenstehender Adresse bzw. Telefonnummer kontaktieren. Bitte teilen Sie uns per Telefon, E-Mail oder schriftlich mit, falls Sie keine brieflichen Angebote erhalten möchten.

Name/Vorname — Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen

Straße/Nummer

PLZ/Ort

Geburtsdatum

E-Mail (nur für Bestellabwicklung)

✗ Unterschrift — Telefon (nur für Rückfragen)

**SCHWERSTE KALIBER:** Von den 40,6-cm-Granaten (16 inches) L/50 konnten die Schiffe der *Iowa*-Klasse zwei pro Minute verschießen, das Turmgewicht betrug 1.708 Tonnen

Foto: U.S. Navy

**BREITSEITE:** Die Fähigkeit der *Wisconsin* – wie auch der anderen reaktivierten Schlachtschiffe – zu exakten Resultaten beim Land- und Küstenbeschuss war eine der herausragenden und geschätzten Eigenschaften

Foto: U.S. Navy

Seezielflugkörper; beide Waffentypen wurden in gehärteten Startcontainern mit jeweils vier Flugkörpern auf Deck montiert. Zwecks optimiertem Eigenschutz standen Düppelwerfer und zur Abwehr radargeführter Seezielflugkörper ein elektronisches Kampfsystem bereit.

Neu auf dem Achterdeck war ein Helikopterlandeplatz. Entgegen ursprünglichen Vorschlägen wurden die reaktivierten Schlachtschiffe jedoch nicht mit Bordhubschraubern oder gar senkrecht startenden Jagdbombern ausgestattet. Dafür erhielt die *Wisconsin* aber – wie auch ihre Schwesterschiffe – acht unbemannte Aufklärungsflugzeuge vom Typ RQ-2 Pioneer. Die ferngelenkten UAV sollten vor allem der Zielaufklärung für die weitreichenden Deckgeschütze dienen. Hinzu kamen in vielen Dienstbereichen moderne, zum Teil automatisierte Bordsysteme; hier-

*USS Wisconsin* (BB-64)

durch konnte die Besatzung auf 1.515 Personen reduziert werden.

Nachdem das Schiff am 22. Oktober 1988 feierlich (wieder) in Dienst gestellt worden war, fuhr *USS Wisconsin* in den Heimathafen Norfolk ein und verlegte bereits im August 1989 nach Ingleside, Texas (dazwischen Ausbildungs- und Übungsfahrten im Westatlantik und im Golf von Mexiko). Im Juni 1990 nahm BB-64 erstmals seit mehr als drei Jahrzehnten an einer großen Flottenübung teil.

## Zweiter Golfkrieg

Das Timing hätte nicht günstiger sein können. Am 2. August 1990 überschritten irakische Truppen die Grenze zum US-Verbündeten Kuwait. Am 7. August verließ BB-64 Norfolk in Richtung Persischer Golf. Die 8.500 Seemeilen lange Strecke nach Bahrain bewältigte *USS Wisconsin*, bei einer Marschgeschwindigkeit von 25 Knoten, innerhalb von 16 Tagen. Wie die übrigen reaktivierten Schiffe der *Iowa*-Klasse fuhr auch BB-64 in Begleitung einer eigenen Einsatzgruppe *(Surface Action Group)*, bestehend aus einem Lenkwaffenkreuzer, zwei Zerstörern, drei Fregatten und einem Versorger.

Die nächsten vier Monate bestätigten den Ruf des Schlachtschiffs als „Alleskönner". Der Schiffsführung oblag es, die Küstenbombardements mit Marschflugkörpern und Schiffsartillerie des gesamten maritimen Koalitionsverbandes zu planen, auszuarbeiten und zu koordinieren. Gleichzeitig diente BB-64 als schwimmende Versorgungsstation für die übrigen Einheiten der eigenen Gruppe sowie für weitere Schiffe der multinationalen Koalition. Dank einer Treibstoffkapazität von 3,57 Millionen Litern konnte Wisconsin andere vor Kuwait und Irak patrouillierende Schiffe betanken, was die Präsenz auf See steigerte und die Belastung der Häfen reduzierte. Auch die Wartungs- und Lazaretteinrichtungen des Schlachtschiffes – das mit Ausnahme der Flugzeug- und der amphibischen Träger größte Schiff der Koalitionsflotte – konnten die anderen Einheiten nutzen.

**TECHNISCHE HAUPTDATEN**
*USS Wisconsin*

| | |
|---|---|
| Verdrängung | |
| Standard | 48.500 t |
| max. | 57.216 t |
| Länge | 270,6 m |
| Breite | 33,0 m |
| Tiefgang | 11,0 m |
| Geschwindigkeit | 33 kn |
| Besatzung | 1.921, 2.978 (Einsatz) |
| Bewaffnung (1944) | 9 x 40,6 cm L/50, 20 x 12,7 cm L/38, 80 x 40 mm, 49 x 20 mm |
| Katapulte | 2 |
| Flugzeuge | 4 |

## Gegen irakische Stellungen

Das von der UNO verhängte Ultimatum an den Irak, seine Truppen bis zum 15. Januar 1991 aus Kuwait abzuziehen, verstrich. *Wisconsin* verließ bereits am 13. Januar den Marinestützpunkt Manama, Bahrain, und ging für die geplante Offensive der Koalitionskräfte in Stellung.

In den frühen Morgenstunden des 17. Januars feuerten sechs Kriegsschiffe eine erste Salve von 47 Tomahawk-Marschflugkörpern auf irakische Stellungen ab. Acht dieser Marschflugkörper kamen vom Deck der *Wisconsin*. Wichtiger ist jedoch, dass *USS Wisconsin* die Einsatzleitung für diesen Teil der Koalitionsoffensive wahrnahm. Gleichzeitig koordinierte der Führungsstab auf



Grafik: Slawomir Lipiecki

BB-64 sämtliche Einsätze gegen irakische Kriegsschiffe im nördlichen Persischen Golf.

Im Verlauf der nächsten beiden Tage setzte die Koalition mehr als 200 seegestützte Tomahawks gegen irakische Stellungen ein, davon kamen 24 vom Deck der *Wisconsin*. Die nächsten zwei Wochen fungierte das Schiff als Logistikknotenpunkt. Der gesamte von Land kommende Nachschub für die eingesetzten Kriegsschiffe traf zuerst auf der *Wisconsin* ein und wurde von dort weitergeleitet, um die landgestützten Logistikeinrichtungen zu entlasten.

Zwischenzeitlich beschossen die direkt vor der kuwaitisch-irakischen Grenze liegenden Kriegsschiffe gegnerische Stellungen mit Salven der Rohrartillerie, wofür in den ersten beiden Wochen *Wisconsins* Schwesterschiff *USS Missouri* im Mittelpunkt stand. Ab dem 6. Februar übernahm BB-64 *Missouris* Stellung in der Schützenlinie. Bemannte Aufklärungsflugzeuge und die bordeigenen RQ-2 orteten die Ziele. Die UAV waren mit zwei Videokameras ausgestattet, einschließlich einer Infrarotkamera für Nachtaufnahmen. Die Bilder wurden in Echtzeit an die Einsatzzentrale des Schlachtschiffs übermittelt. Diese Versorgung mit genauen Informationen über Lage und Zustand des Ziels ermöglichte – gegenüber früheren Jahrzehnten – eine wesentlich höhere Trefferquote der Schiffsartillerie. Bereits am ersten Tag neutralisierte die *Wisconsin* mit elf 16-Zoll Granaten eine gegnerische 155-mm-Artilleriebatterie.

Am nächsten Tag schlugen 38 weitere Granaten in feindliche Artilleriestellungen und Schaltstellen ein. Am Abend richtete das Schiff die Rohre – die eine Reichweite von 20,5 Seemeilen oder 38 Kilometern hatten – gegen den kuwaitischen Jachthafen Khawr al-Mufatta. Dort hatten die irakischen Marinespezialkräfte ihre Einsatzzentrale ein-

**DROHNENEINSATZ:** Startvorbereitung eines Pionier-Aufklärungs-UAV *(Unmanned Reconnaissance Aerial Vehicle)* auf dem Deck der *Wisconsin* während des Golfkrieges
Foto: U.S. Navy

**IM KAMPF:** Start eines Tomahawk-Marschflugkörpers aus einem gepanzerten Mk-143 Startcontainer *(Armored Box Launcher)* am 18. Januar 1991 Foto: USN

**LETZTER ANKERPLATZ:** Seit sich die Navy endgültig von der *Wisconsin* getrennt hat, besitzt sie für Besucher, die sogar die Innenräume betreten dürfen, als Teil der amerikanischen Geschichte eine magische Anziehungskraft Fotos: U.S. Navy; Interfoto/Danita Delimont

gerichtet. Die *Wisconsin* verschoss in kurzer Folge 50 der tonnenschweren, mit Hochenergiesprengköpfen ausgestatteten 16-Zoll-Granaten und zerstörte mehr als 15 irakische Schnellboote mitsamt der Pieranlagen.

### Systematische Unterstützung

Nach einer zehntägigen Pause unterstützte BB-64 ab dem 21. Februar systematisch die Bodenoffensive der Koalitionskräfte durch gezielte Feuer gegen feste Standorte – Bunker, Kommunikationszentralen, Munitionslager, Flugabwehr- und Truppenstellungen – aber auch durch Beschuss beweglicher Ziele wie Kampf- und Schützenpanzer. Im Rahmen der taktischen Frontunterstützung für vorrückende Truppen erwiesen sich die 16-Zoll-Geschütze als besonders wertvoll. Zwischen der Meldung eines Ziels und dem Waffeneinsatz vergingen nur wenige Minuten. Ihre 1.000 Kilo schweren Sprengköpfe hatten die gleiche Zerstörungskraft wie ein Tomahawk-Marschflugkörper, doch benötigte das Projektil – selbst beim Einsatz aus maximaler Entfernung – nur 50 Sekunden bis zum Zieleinschlag. Zum flächendeckenden Bekämpfen eines Areals konnten gegebenenfalls alle neun Rohre gleichzeitig feuern. Um Ziele möglichst weit im Inland anzuvisieren, näherte sich das Schiff in der letzten Kriegsphase der kuwaitischen Küste auf nur elf Seemeilen Entfernung.

Im Laufe der Kampfhandlungen setzte BB-64 insgesamt 528 16-Zoll-Granaten und 821 5-Zoll-Granaten, 5.200 20-mm-Geschosse (CIWS) sowie 24 Tomahawk-Marschflugkörper ein. Am 28. Februar 1991, dem letzten offiziellen Kriegstag, feuerte die *Wisconsin* noch eine letzte Salve aus ihren 16-Zoll-Geschützen ab; dies war zugleich weltweit der (vorerst) letzte Gefechtseinsatz eines Schlachtschiffs.

Nach dem Waffenstillstand blieb BB-64 noch rund eine Woche vor Kuwait auf Posten, bis am 4. März der Marschbefehl nach Norfolk einging. Am 28. März 1991 machte das Schlachtschiff – letztmalig – am Pier 11 des Heimathafens fest. Sechs Monate später – am 30. November 1991 – stellte die *USS Wisconsi*n zum dritten (und letzten Mal) außer Dienst. Als sich der Warschauer Pakt im Sommer desselben Jahres auflöste, entfiel auch die Grundlage für den weiteren teuren Betrieb großer Schlachtschiffe.

**Nach dem Ende des Kalten Krieges wurden die vier Schiffe der *Iowa*-Klasse aus dem „Naval Vessel Register" gestrichen. *Iowa* und *Wisconsin* wurden 1998 wieder in die Reserveflotte eingegliedert – bis 2006**

### Publikumsmagnet

Am 17. März 2006 wurde BB-64 endgültig aus dem Schiffsregister der Navy gestrichen, aber nicht abgewrackt. Seit dem 7. Dezember 2000 liegt der verdiente Veteran dreier Kriege am Elizabeth River Pier des „Nauticus" Marinemuseums in Norfolk und wurde im April 2010 der Stadt Norfolk förmlich übereignet. Weite Bereiche des Schiffes – einschließlich Brücke, Gefechtszentrale und Maschinenraum – stehen Besuchern offen.

Darüber hinaus gibt es eine virtuelle Besichtigungszentrale SEAR *(Ship Experience Action Room)*. Besucher, die aus gesundheitlichen Gründen die Leiter und Treppen zwischen den sieben Decks nicht bewältigen können, haben hier die Möglichkeit, Videokameras für insgesamt 20 Abteilungen zu aktivieren und so eine individuelle virtuelle Tour zusammenzustellen. Familien und Gruppen können seit 2017 (im Sommer) sogar an Bord übernachten.

Und auch online ist *USS Wisconsin* aktiv: Auf YouTube sind zahlreiche Videos mit virtuellen Rundgängen eingestellt (https://nauticus.org/virtual-adventures/). ⚓

IRLANDS PROBLEM MIT DER SEERÄUBEREI

# Piraten in Südwest

**Freibeuter trieben auch an den Küsten Großbritanniens ihr Unwesen – zuweilen im Einvernehmen mit der Krone. Doch wenn das brutale Geschäftsgebaren überhandnahm, mussten die Herrscher eingreifen. Irland ging dabei besondere Wege**

Von Hagen Seehase

**UMFASSENDE AKTIVITÄTEN:** Niederländische Schiffe kämpften nicht nur wie hier im Oktober 1602 gegen spanische Galeeren, sondern mischten auch im Norden kräftig mit; Gemälde von Hendrick Cornelisz Vroom Foto: Sammlung Seehase

**DETAILLIERT:** Die Karte der britischen Admiralität *(Hydrographic Office of the Admiralty)* aus dem Jahr 1852 zeigt Ansichten von der irischen Südküste

Foto: Sammlung Seehase

Das kleine Örtchen Crookhaven an der Südwestküste Irlands wies zu Anfang des 17. Jahrhunderts eine Dichte an Spelunken, Kaschemmen und Bordellen auf, wie man sie eher in einer weit größeren Stadt vermutet hätte. Grund war die ebenfalls bemerkenswerte Dichte an Leuten, die ausgehend von Castlehaven und Umgebung der Piraterie nachgingen.

König James I. von England (in Personalunion auch noch James VI. von Schottland) pflegte nicht das enge Verhältnis seiner Amtsvorgängerin Queen Elizabeth I. zu Freibeutern. Diese hatten im Dauerkonflikt mit Spanien hervorragende Dienste geleistet, aber gerade den zu beenden, war das erklärte Ziel des neuen Königs. Kaperbriefe wurden ab 1604 nicht mehr ausgestellt, etliche Freibeuter wurden gerichtlich verfolgt. Das prominenteste Opfer dieser neuen Politik war wohl Sir Walter Raleigh, der am 29. Oktober 1618 in London hingerichtet wurde.

Nun war aber Freibeuterei eine durchaus respektable und sehr einträgliche Beschäftigung, viele Freibeuter dachten gar nicht daran, sie aufzugeben. Nicht staatlich sanktionierte Freibeuterei war allerdings nichts anderes als Piraterie. Und Piraten hängte man in England auf – vorausgesetzt, man fing sie.

Findige Köpfe stellten Überlegungen an, wo auf den britischen Inseln man weit genug von der königlichen Autorität dem lukrativen Geschäft weiterhin nachgehen könne. Man fand eine Region im Südwesten Irlands mit Häfen und Schlupfwinkeln, ideal für Schmuggler und Piraten. Die örtlichen Autoritäten waren erfreut über den Zuwachs an Kampfkraft, den der Zuzug an Schiffsmannschaften aus Devon und Cornwall mit sich brachte. Im Südwesten Irlands kam es im Rahmen der „Munster Plantation", der Ansiedlung englischer Siedler, immer wieder zu gewaltsamen Konflikten.

## Eine Allianz entsteht

1605 erwarb Sir Thomas Crooke Ländereien von Sir Fineen O'Driscoll, der räuberischen oder auch hochverräterischen Aktivitäten nie gänzlich abgeneigt war. Hier gründete Crooke das Hafenstädtchen Baltimore. Die O'Driscolls hatten selbst eine zweifelhafte Reputation als Piraten, und auch Crooke war an einträglichn Geschäften am Rande der Legalität interessiert.

Rund 1.000 Seeleute ließen sich um Baltimore, Crookhaven und Leamcon (bei Schull) im Südwesten Irlands nieder. Die Region lag nahe an den Routen, die Schiffe aus Übersee auf dem Weg nach Nordeuropa nahmen. Das sprach sich natürlich herum, und bald gesellten sich schottische, flämische, französische und andere Piraten zu den englischen Ex-Freibeutern. Nicht wenige hatten einen militärischen Hintergrund, und so formten Kapitäne eine Allianz, die sich Regeln und eine Hierarchie gab.

Richard Bishop wurde 1609 zum „Admiral" ernannt, Peter Easton (der Gefangene ohne viel Federlesens über Bord werfen ließ) zum „Vizeadmiral" und Thomas Francke zum „Konteradmiral". Dieser Allianz gehörten rund 500 Schiffe und etliche Kapitäne an, allerdings nie zum gleichen Zeitpunkt. Mit relativ kleinen Schiffen, die sich als Kauffahrer tarnten, griffen die Piraten ihre Opfer an. Ihr Aktionsradius war erstaunlich weit, Fahr-

**JAMES I. VON ENGLAND GRIFF DURCH:** Ab 1604 stellte er keine Kaperbriefe mehr aus und ließ etliche Freibeuter gerichtlich verfolgen; Kupferstich von Wolfgang Kilian

Foto: Sammlung Seehase

ten bis nach Neufundland und zu den nordafrikanischen Barbareskenstaaten sind belegt. Vor Ort galten die Piraten als respektable Leute. 1609 wurden auf Sherkin Island ein paar Piraten sogar Teil eines Geschworenengerichtes. Es kursierte zudem die merkwürdige Begründung, sie seien nur „Teilzeitpiraten“, die meiste Zeit gingen sie der Fischerei nach.

## Hilferuf an die Krone

Misslich für Sir Thomas Crooke war, dass ihn der Kronrat 1608 nach London zitierte. Er habe Rinder auf seinem Grund schlachten lassen zur Versorgung von Piratenschiffen. Crooke redete sich heraus.

Sir Arthur Chichester, Lord Deputy of Ireland, schrieb 1609 an die Krone, dass man, um des Piratenunwesens Herr zu werden, dringend königliche Kriegsschiffe in Irland benötige. Eigene Mittel reichten nicht mehr aus. Chichester bat und erhielt eine Kommission, Sir Ralph Bingley, den Deputy Vice-Admiral of Munster, wegen Korruption und erheblicher Begünstigung der Piraterie festnehmen zu lassen.

Ebenfalls verwickelt in Geschäfte mit Piraten waren Sir Lawrence Parsons, als Attorney General of Munster ein hochrangiges Mitglied der Rechtspflege. Auch William Hull war dabei, ein weiterer Deputy Vice-Admiral of Munster. Mit den in Irland stehenden Kräften der englischen Krone war kaum etwas gegen das Piratenunwesen auszurichten, zu sehr verstrickt waren englische Kronbeamte in die illegalen Aktivitäten. Chichester lag also richtig, als er die Royal Navy um Hilfe ersuchte. Doch James I. hatte aus Kostengründen die englische Flotte drastisch reduziert, sodass es mit der Piraterie weiterging wie bisher.

## Netz von Verbindungen

Mit den geraubten Gütern trieben die Piraten schwunghaften Handel, natürlich im irischen Hinterland, aber auch andernorts. William Hull schien der Hauptthehler in Irland gewesen zu sein, von seinem Stützpunkt Black Castle (auch Leamcon Castle) bei Leamcon verkauften Hull und seine Komplizen James Salmon und die Brüder Jobson Gewürze, Rohrzucker und Leinwand irlandweit, gegen anständige Provision natürlich. Hull stammte aus Devon (ausgerechnet), und eigentlich war es seine Hauptaufgabe, die Piraterie zu bekämpfen.

**STÜTZPUNKT:** Der Freibeuter William Hull schien der Hauptthehler in Irland gewesen zu sein. Von Black Castle (auch Leamcon Castle) aus betrieb er sein Geschäft

Foto: Mike Searle/Creative Commons Attribution-Share Alike 2.0 Generic

Schiffsladungen an Piratenbeute gelangten nach Bristol, das so einerseits von den seeräuberischen Aktivitäten profitierte. Andererseits wurden auch Schiffe, die Bristol anlaufen wollten, Opfer der Piraten aus Irland. So bedrohte im Februar 1610 Peter Easton den Seehandel Bristols.

## Niederländer greifen ein

Besondere Verluste musste auch die 1602 gegründete Niederländische Ostindienkompanie durch die von Südwestirland operierenden Piraten hinnehmen. Darauf erwirkten die Gesandten der Niederländischen Generalstaaten bei König James I. die Erlaubnis, militärisch gegen die Piraten vorgehen zu dürfen. Er stimmte 1612 unter der Bedingung zu, die Piraten seien festzusetzen und lebendig den Behörden der englischen Krone zwecks Aburteilung auszuliefern.

Der niederländische Kartograf Hessel Gerritszoon wurde beauftragt, eine genaue Seekarte mit dem Küstenverlauf der südirischen Küste zu zeichnen. Mit Unterstützung seines englischen Kollegen John Hunt ging Gerritszoon an die gefährliche Aufgabe. Beide mussten inkognito arbeiten, denn viele Amtsträger in der Nähe der Zielregion waren von den Piraten bestochen oder unterhielten geschäftliche Beziehungen zu ihnen. 1614 war diese „Leskarte“ fertig, sie befindet sich heute in den Beständen der Universität Göttingen. Im selben Jahr attackierte eine niederländische Flottille unter Kapitän Mooy Lambert Hendriksz die irischen Piratenstützpunkte.

Hendriksz hatte sich bereits einen Namen im Kampf gegen Piraten gemacht. Sein Angriff auf das südirische Piratennest kam für die zu selbstsicheren Piraten, die ihre Schiffe panisch aufgaben und vielfach schwimmend ans Ufer zu entkommen suchten, überraschend. Dort erwarteten sie niederländische Stoßtrupps, die alle niedermachten. Der irische Pirat Patrick Myagh, zu der Zeit Kommandeur der Piratenflotte, wurde getötet, dazu zwei seiner Söhne und 28 Leute seiner Mannschaft.

Schließlich plünderten die Niederländer das 180 Tonnen große Schiff *Myaghs* und setzten es in Brand. Sogar vor englischen Amtsträgern, die sich nicht ganz zufällig in Crookhaven aufhielten, machten die entschlossenen Niederländer nicht halt. Zwölf bisher identifizierte Schiffswracks um Crookhaven zeugen von den niederländischen Strafmaßnahmen.

> **„Ireland may well be called the nursery and storehouse of pirates“**
>
> Captain Mainwaring

## Königlicher „Pardon“

Ein neues Gesetz erlaubte es sogar, Piraten in Irland abzuurteilen und hinzurichten, während man sie früher nach England transportieren musste. In der Folgezeit setzten englische Kronbeamte in Irland weiterhin auf die Todesstrafe, aber der Neuaufbau der Navy lockte vermehrt ehemalige Piraten an. Der Prominenteste war wohl Henry Mainwaring, der 1616 in den Genuss einer königlichen Amnestie kam: Er wurde ein hochgeachteter Seeoffizier und sogar angesehenes Parlamentsmitglied.

Der königliche „Pardon“ von 1616 war sehr großzügig, ehemalige Piraten konnten sogar geraubte Güter behalten. Und besonders passend war er natürlich für die korrupten Kronbeamten in Irland, die einen Karriereschub erlebten. William Hull etwa wurde 1621 zum Ritter geschlagen. ⚓

Wahre Geschichten
Persönliche Schicksale

NORDATLANTIK-LINER *NEW YORK* BEI WINDSTÄRKE 10

# Seenot im Dezembersturm

Ende 1934 leistete das deutsche Passagierschiff *New York* dem kleinen norwegischen Dampfer *Sisto* bei einem dramatischen Seenotfall lebensnotwendige Hilfe. Die *New York* konnte die gesamte Besatzung an Bord nehmen

Von Peter H. Block

**RUHE VOR DEM STURM:** Der HAPAG-Dampfer *New York* stampft Ende 1934 durch die See; noch ahnt die über 420-köpfige Besatzung nicht, dass sie in wenigen Stunden alles geben wird, um Menschenleben zu retten

Artists Impression: Peter H. Block

## Der historische Hintergrund

Orkanartiger Sturm mit Windstärke 10 und eine gewaltig hohe See – das war die Wetterlage, in die der deutsche Nordatlantik-Liner *New York* der Hamburg-Amerika Linie (HAPAG) im Dezember 1934 hineinfuhr. Das 22.337 BRT vermessende Schiff war eines von vier Schiffen der *Albert-Ballin*-Klasse, die in den Jahren 1922 bis 1926 bei Blohm & Voss in Hamburg für den Liniendienst im Nordatlantik gebaut und mit Einrichtungen für bis zu 1.200 Passagiere der ersten, zweiten und dritten Klasse versehen wurden. Am 1. April 1927 hatte die *New York* mit ihrer Jungfernreise den Liniendienst nach den USA aufgenommen und pendelte mit ihren Schwesterschiffen seitdem regelmäßig zwischen New York und Cuxhaven. Das Schiff erfreute sich unter den Reisenden aus aller Welt steigender Beliebtheit und traf so rechtzeitig an seinem Bestimmungsort ein, dass die Passagiere schon fast die Uhr danach stellen konnten. Nur diesmal, im Dezember 1934, da dauerte die Überfahrt etwas länger.

Mittwochabend, 12. Dezember 1934. An der Pier 86 im New Yorker Hafen ließ der Schnelldampfer *New York* geduldig über sich ergehen, was da an Reisenden und Ladung in seinen stählernen Leib hineingeleitet wurde. Mehrere Tausend Tonnen Güter und einige Waggons Post waren bereits an Bord, als der Strom der Passagiere einsetzte. Man fuhr ja in die Weihnachtsfeiertage hinein, das verkündete auch der traditionsgemäß im Vortopp festgelaschte Tannenbaum.

Unter den Fahrgästen: ein Mr. Walt Miller mit seiner Frau Kathleen, die wie viele andere auch Weihnachten in Deutschland verbringen wollten. Eigentlich hieß der Mann ja Walter Müller und stammte aus Celle, war aber kurz vor Ausbruch des Weltkriegs in die USA ausgewandert und hatte sich hier ein gut gehendes Unternehmen aufgebaut. Jetzt zog es ihn zum Weihnachtsfest in die norddeutsche Heimat, wo er seinen Eltern auch endlich seine amerikanische Frau vorstellen wollte.

Dröhnend schickte die Schiffssirene ihren Bass durch den Hafen und verkündete damit, dass die *New York* in Kürze ablegen würde. Die dicken Haltetrosse wurden gelöst und eingeholt, und als um Mitternacht die Sirene ein letztes Mal aufdröhnte, wurde auch die Gangway herabgelassen und die Seitenpforte geschlossen. Pünktlich um 00:01 Uhr zogen die Schlepper den Dampfer von der Pier und bugsierten ihn in die Fahrrinne; hinaus in eine schwarze, von böigen Regenschauern durchwehte Nacht.

„Dürfte ziemlich holprig werden", brummte Kommodore Fritz Kruse ungehalten beim Studium der soeben funktelegrafisch eingegangenen Wettermeldungen. Ein Tiefdruckwirbel, der sich über dem amerikanischen Festland gebildet hatte, drängte sich in östlicher Richtung zum Atlantik und dürfte die *New York* in spätestens zwei Stunden erreicht haben. „Der Puster wird uns sehr wahrscheinlich die ganze Heimfahrt begleiten."

**„Selbst wenn im Orkan die Brecher über das Schiff hinweggehen, kann nichts passieren, was Sie sorgen muss"**

Der Zweite Offizier beruhigt die Passagiere

„Wind von achtern, Herr Kommodore." Der Zweite Offizier Alfred Wiesen war unverbesserlicher Optimist. „Demnach Verspätung so gut wie ausgeschlossen. Muss man auch mal positiv sehen."

Aber noch blieb das Wetter relativ ruhig, sowohl in der Nacht als auch am darauffolgenden Tag. In dem nur mäßigen Wind mit achterlichem Seegang lag der mächtige Dampfer wir ein Brett in der See und machte gute Fahrt. Mühelos lief er 22 Meilen die Stunde und schaffte somit ein Etmal von 530 Seemeilen, fast eintausend Kilometer von Mittag zu Mittag. Zwar fehlte bei dieser Wetterlage der Sonnenschein, aber auch so fühlten sich die Passagiere wohl an Bord. Man promenierte, im Wintermantel eingehüllt, an Deck oder lag an windgeschützter Stelle auf einem Liegestuhl, genoss das Erlebnis einer Seereise bei einem steifen Grog und brauchte nichts weiter zu tun, als sich zu den Mahlzeiten in den Speisesaal zu begeben und sich von eifrigen Stewards bedienen zu lassen.

Die ausgesuchten und frisch zubereiteten Speisen verführten. Auch bei Mrs. Miller, die schon nach den ersten 24 Stunden an Bord befürchtete, am Ende ihrer Reise ihre Kleidung ändern zu müssen. Es waren eben alle angebotenen Gerichte gleichermaßen verlockend, und nach solch einer üppigen Mahlzeit konnte ein Spaziergang an Deck nur von Vorteil sein, auch weil man hinterher noch aufs Tanzparkett wollte. Außerdem hielt der Abend noch eine Überraschung bereit in Gestalt eines Seeoffiziers, der auf die beiden Millers zueilte und ihrem Mann erfreut die Hände schüttelte. Auf die erstaunten Blicke seiner Frau stellte Mr. Miller den Offizier vor und erklärte: „Wir stammen beide aus einem Ort und haben auch zusammen die Schulbank gedrückt. Und jetzt treffen wir uns 30 Jahre später zufällig hier an Bord."

Das musste gefeiert werden. Doch nachdem man sich um Mitternacht von der Bar gelöst hatte und wieder das Außendeck betrat, hatte es bereits erheblich aufgebrist, und Mrs. Miller wurde doch recht mulmig beim Anblick der hohen Wogen, die aus der Dunkelheit von achtern heranrollten und deren Schaumkronen im Widerschein der zahllosen Bordlichter beängstigend nah an der Reling aufleuchteten. Für sie hatte es den Eindruck, als griffen die schäumenden Wogenkämme mit gierigen Händen nach dem Schiff. Schaudernd wandte sie sich an den Offizier: „Geht so ein Schiff nicht auch öfter mal unter?"

„Nein, gnädige Frau – nur einmal. Und für gewöhnlich bleibt es dann auch unten", lachte der. „Aber im Ernst, das ist so gut wie ausgeschlossen. Selbst wenn im Orkan die Brecher stundenlang über das Schiff hinweggingen, könnte nichts passieren, was Sie in Sorge versetzen sollte. Aber im Orkan sind wir noch nicht. Es wird zwar im Laufe der Nacht etwas bewegter werden, aber das sollte Sie nicht beunruhigen."

„Na, Ihr Wort in Gottes Ohr. Gute Nacht." So ganz überzeugt war Mrs. Miller nicht, auch weil sie bemerkte, dass Seeleute die Außenbereiche und das Achterdeck für die Passagiere sperrten. Und auch der Seegang hatte zugenommen; es kam Bewegung ins Schiff, wie der Offizier es angedeutet hatte. Aber noch hielt sich der Dampfer gut, stampfte nur wenig in der aufgewühlten See, wenn auch immer wieder Brecher gegen das Heck wuchteten und das Achterschiff bis hinauf zum Bootsdeck mit Gischtschauern überzogen. Es war ungemütlich geworden, Schnee und Hagel prasselten gegen Panoramafenster und Bulleyes, und mit den Millers zogen sich die Fahrgäste in ihre warmen Kabinen zurück und hofften auf den nächsten Tag.

Der kam auch … und mit ihm der Sturm, der im Laufe des Tages zum Orkan anschwoll. Mit seiner gewaltigen Kraft türmte er die See auf zu haushohen Wasserbergen und schickte sie in langen Reihen über den Nordatlantik, alles niederwalzend, was sich ihnen in den Weg stellte. Und mit ihnen eilte die *New York* gen Osten, geführt von Kommo-

**VIERTES SCHIFF** der *Albert-Ballin*-Klasse: Ab 1927 in Fahrt, galt die *New York* als Flaggschiff der Hamburger Reederei HAPAG. Das Schiff vermaß 21.455 BRT, ab 1945 sogar 22.337 BRT

Foto: picture-alliance/arkivi

dore Kruse, der seit dem frühen Morgen auf der Brücke stand, umgeben von seinen Offizieren, deren Aufmerksamkeit allem galt, was der Führung des Schiffes und seiner Sicherheit diente. Letztlich war selbst der 22.000-Tonner in der Weite des Atlantiks auch nicht mehr als eine Nussschale, die dem sicheren Untergang geweiht wäre, würde die Aufmerksamkeit der Männer auf der Brücke und derer an den gewaltigen Maschinen tief unten im Schiff auch nur für Augenblicke nachlassen. Nur das pflichtbewusste Zusammenarbeiten aller machte es möglich, das Schiff mit seinen 1.600 Menschen und seiner wertvollen Ladung sicher durch alle Widrigkeiten einer winterlichen Atlantiküberquerung zu bringen.

„Mir ist sooo schlecht …“ Gottergeben hockte Mrs. Miller auf der Bettkante und starrte mit leidvollem Blick den Eimer an, den ihr Mann schon einmal geleert hatte. Sie würde ihn ja gerne zum Frühstück begleiten, aber allein der Gedanke an das reichliche Buffet erzeugte bei ihr schon Übelkeit. Sich wieder hinzulegen, traute sie sich auch nicht. Das ständige Auf und Ab würde ihr der Magen übelnehmen, obwohl da doch eigentlich nichts mehr drin sein konnte. „Ich hatte schon den Steward gefragt, was denn gegen die Seekrankheit helfe“, klagte sie. „Vorbeugen“, hatte der gesagt, „weit vorbeugen! Und vor allem nach Lee! Weißt du, was Lee ist?“

„Ich werde nachfragen. Aber sei unbesorgt, bis Mittag müsste die Übelkeit vorbei sein.“

Im Speisesaal bemerkte Mr. Miller, dass doch etliche Plätze leer geblieben waren. Er selbst fand die Bewegungen des Schiffes weniger arg. Der Orkan wütete zwar mit unverminderter Heftigkeit, aber die Stabilität des Dampfers trotzte dem Wogenhub, und seine Schlingertanks dämpften sie so weit, dass es bei einem sanften Auf- und Niederwiegen blieb und nur allzu empfindliche Gemüter der Seekrankheit zum Opfer fielen. So vergingen die ersten Tage der Überfahrt zwar recht bewegt, aber ohne unangenehme Zwischenfälle. Die Turbinen von Blohm & Voss verrichteten zuverlässig ihre Arbeit, und trotz der hohen und längeren Seen legte der Dampfer mit der gewohnten Pünktlichkeit seine Etmale auf der festgelegten Marschroute zurück.

Auch in der Nacht von Montag auf Dienstag, in der der Orkan immer noch mit unverminderter Heftigkeit tobte. Mrs. Miller, die ihre Seekrankheit überwunden hatte, sah durch das Bulleye nur pechschwarze Finsternis, in der ihr allein der blasse Schimmer in unmittelbarer Nähe aufschäumender Brecher zeigte, dass da draußen keine gähnende Leere herrschte, sondern ein aufgewühlter Ozean, der mit achterlichen Seen gegen das Heck ihres Schiffes anrannte, die aber von dem schnittigen Rumpf scheinbar mühelos zerteilt wurden. Fröstelnd vernahm sie das Klirren der gegen das Bulleye und gegen die Decksaufbauten prasselnden Hagelschauer, das Heulen des Sturms um Lademasten, Stage und Ventilatoren und fand, dass sie bei solch einem Wetter in der warmen Koje doch besser aufgehoben sei.

Auch Kommodore Kruse zog es wieder in seine Kabine, nachdem er volle 24 Stunden auf der Brücke ausgeharrt hatte. Er fühlte sich müde, zerschlagen, und der Jüngste war er schließlich auch nicht mehr. Also gab er dem wachhabenden Offizier die nötigen Instruktionen mit der Order, ihn um 6 Uhr wecken zu lassen; dann würden sechs Stunden Schlaf ihn wieder ausreichend erfrischt haben.

„Gute Wache.“

„Gute Ruh, Herr Kommodore.“

Angekleidet, wie er war, streckte sich Kruse wohlig seufzend auf dem Ledersofa aus. Nur die Schuhe hatte er ausgezogen. So konnte er, falls es notwendig wurde, rasch wieder auf der Brücke sein. Und dieser Fall traf schneller ein, als ihm lieb sein konnte. Er vermeinte, nur wenige Minuten geschlafen zu haben, als der Wachhabende ihn aus dem Schlaf riss: „Herr Kommodore, wir haben soeben eine SOS-Meldung von dem Dampfer *Sisto* aufgenommen. Steht auf etwa 49 Grad Nord und 23 West.“

Sofort war Kruse hellwach und auf den Beinen. SOS – das hieß höchste Alarmstufe. Da war ein Schiff in Seenot, und diesen Notruf durfte kein Seemann ignorieren. Er stürzte auf die Brücke und an den Kartentisch, griff nach Kartenzirkel und Kursdreieck und maß die Entfernung ab. „49 Nord und 23 West, das wären 430 Meilen westlich von Irland, genau auf unserem Kurs, etwa 140 Meilen Backbord voraus.“

„In sechseinhalb Stunden könnten wir dort sein, Herr Kommodore.“

**ELEGANT:** Speisesaal der *New York* für Passagiere der ersten Klasse, von denen maximal 210 an Bord Platz hatten (zweite Klasse: 350, dritte Klasse: 400)

Foto: picture-alliance/arkivi

„Gut. Kurs um zehn Grad nach Backbord ändern. Funker soll Verbindung aufnehmen und fragen, wie lange sie sich noch über Wasser halten können. Was ist das überhaupt für ein Schiff?"

„Norweger, Herr Kommodore. Hat nach Lloyds 1.120 BRT, 16 Mann Besatzung."

„Kleiner Kolcher also", kommentierte Kruse. „Armer Kerl, der wird's mächtig schwer haben bei dem Seegang."

Wie schwer, das erfuhr er umgehend. „Funkspruch von der *Sisto*, Herr Kommodore: Schiff leckgeschlagen ++ Versuchen zu lenzen ++ Decksladung verschoben ++ Schlagseite ++ Durch Ruderhavarie manövrierunfähig."

„Dann sollten wir uns beeilen!" Kruse konnte sich gut vorstellen, wie die Männer der *Sisto* um ihr Schiff und letztlich auch um ihr Leben kämpften – auf einem kleinen Frachter, den sie nicht mehr steuern konnten, dem Toben der Elemente ausgesetzt. Schlagseite durch verschobene Decksladung, dazu noch ein Leck, durch das der Dampfer schon wer weiß wie viel Wasser geschluckt hatte. Zwar würden die Lenzpumpen mit Hochdruck laufen, aber mit jedem überkommenden Brecher würden sich auch weitere Wassermassen ins Schiff ergießen – in ein Schiff, dessen Aufbauten sicher schon zerschlagen waren und das durch die eindringenden Wassermassen immer schwerer wurde, sodass es von einem anrollenden Wasserberg kaum noch bis zum Kamm emporgehoben werden konnte und von den Brechern regelrecht überrannt wurde.

Und weil sich der alte Seemann Kruse das so gut vorstellen konnte, machte er den Männern der Maschine Dampf. Aber mehr als 22 Knoten waren einfach nicht drin, und das war bei diesem Seegang schon eine enorme Leistung. Dann, gegen 3 Uhr, der erlösende Funkspruch von der *Sisto*: „Tanker *Mobil Oil* hier eingetroffen ++ Lässt Öl ab zum Wogenglätten ++ Benötigen Ihre Hilfe nicht mehr ++ Danke ++".

„Na, Gott sei Dank!" Mit dem Kommodore atmete die ganze Brücke auf. Es wäre für sie alle zur seelischen Belastung geworden, wenn sie den armen Kerlen auf dem unglücklichen Dampfer nicht mehr hätten helfen können, weil sie zu spät gekommen wären und nur noch treibende Trümmer davon zeugen würden, dass hier Schiff und Mannschaft ihren letzten Kampf mit der See ausgefochten hatten. Aber nun war ja schon Hilfe vor Ort, und Kruse konnte seinen unterbrochenen Schlaf fortsetzen.

„Wieder zurück auf alten Kurs gehen! Funkstation soll mit der *Mobil Oil* Verbindung aufnehmen und stündlich anpeilen! Ich will immer wissen, wo der Tanker steht."

Er verließ die Brücke und legte sich wieder hin. Die Führung des Schiffes konnte er getrost dem Wachhabenden überlassen. Alle nautischen Offiziere der HAPAG waren gut ausgebildet, was nicht zuletzt auch sein Verdienst war, und deshalb hatte ihm die Reederei auch den Ehrentitel Kommodore verliehen.

Dienstagmittag, 18. Dezember 1934. Die Stunde, in der der Navigator in der Regel zur Ermittlung der Position die Sonnenhöhe maß. Aber was man nicht sah, das konnte man auch nicht messen. Der Orkan tobte mit ungebrochener Gewalt über den aufgewühlten Atlantik, die in niedriger Höhe dahinjagenden Wolken ließen einen Blick auf die Sonne nicht zu. Einzig über Funkpeilung ließ sich der ungefähre Standort des Havaristen ermitteln.

„*Sisto* steht etwa 30 Meilen querab, Herr Kommodore."

„Das heißt, im Notfall können wir in eineinhalb Stunden bei ihr sein. Wie ist die Stimmung an Bord?"

„Ausgezeichnet, sagen die Stewards. Unsere Gäste scheinen sich an die Schaukelei gewöhnt zu haben, es gibt auch kaum noch Seekranke."

Von der guten Stimmung konnte sich Kruse selbst überzeugen, als er sich zum Lunch in den Speisesaal begab. Die Passagiere waren durchweg guter Laune und speisten auch mit gutem Appetit. Geduldig beantwortete er ihre Fragen, bis ihm der Steward einen Zettel hinschob – einen weiteren Notruf der *Sisto*. Der Norweger erbat dringend die Hilfe der *New York*. Sofort eilte Kruse hoch zur Brücke, wo inzwischen ein weiterer Funkspruch eingegangen war.

„Von *Mobil Oil*, Herr Kommodore: Der Tanker hat sich in Luv vor den Norweger gelegt, um die schweren Brecher abzuhalten. Seinen Ölvorrat hat er verbraucht. Er

fährt in Ballast, kommt deshalb bei den hohen Seen nicht an die *Sisto* heran und kann auch kein Boot aussetzen, um die Leute abzubergen. Er bleibt in der Nähe und bittet um Hilfe.“

„Dann müssen wir drehen. Lassen Sie über Lautsprecher die Passagiere vorwarnen, gleich wird's ruppig! Funkraum soll weiter Verbindung mit dem Tanker halten, sie sollen Peilzeichen senden! – Maschine Achtung!“

Jetzt wusste man in der Maschine, dass in Kürze Manöver folgen würden. Kruses Aufmerksamkeit galt jetzt der See, um den richtigen Zeitpunkt zum Drehen abzupassen. Als alter Fahrensmann wusste er, dass die Wogen einen gewissen Rhythmus beibehielten. Nach einigen relativ niedrigen Wellenbergen kamen in der Regel drei gewaltige Seen, denen wieder eine gewisse Zeit relativer Ruhe folgte. Während dieser Zeit musste er das Schiff um 150 Grad gedreht haben, bevor die nächsten drei Wasserwalzen heran waren. Und da kamen sie auch schon, die drei Kaventsmänner. Der erste rollte vorbei, der zweite, und noch während das Heck den letzten zerschnitt, reagierte Kruse: „Stopp Backbord! Voll voraus Steuerbord! Ruder hart Backbord! Neuer Kurs zwo-sieben-null!“

Die Stellhebel der beiden Maschinentelegrafen wurden herumgerissen, ihr schrilles Klingeln füllte die Brücke, und kaum schrillte die Antwort vom Maschinenfahrstand, kam auch schon das nächste Kommando: „Backbord halbe Fahrt zurück!“

In der Drehung bekam das Schiff die ganze Kraft des Orkans zu spüren, als mit dem heulenden Sturm die Seen an Backbord gegen den Rumpf anbrandeten und das Schiff aus dem Kurs zu drängen versuchten. Ein 22.000-Tonner wie die *New York* bot mit seiner hochragenden Bordwand und den hohen Aufbauten den entfesselten Elementen eine große Angriffsfläche. Hart rollten die Brecher gegen die sich langsam querlegende Bordwand und schickten ihre Schaumkronen bis hoch zum Promenadendeck, wo sie sich schäumend über die Aufbauten ergossen und dann als gischtende Wasserwolke vom Sturm nach Lee fortgeweht wurden. Wie betrunken rollte das Schiff in der Drehung, die von den beiden gegenläufigen Schrauben noch unterstützt wurde; und noch bevor die nächsten hohen Wellenberge heran waren, hatte sich das Vorschiff so weit herumgedreht, dass der Steven sie zerteilen und so ihre Gewalt abschwächen konnte.

Auf dem neuen Kurs kamen Sturm und See von vorn, stemmten sich mit vereinten Kräften gegen das Schiff, und die *New York* musste gegenandampfen. Das verringerte die Fahrt. Aus dem Rollen wurde ein Stampfen, eines so unangenehm wie das andere. Bislang waren die Wogen mit dem Schiff gerollt, hatten es regelrecht geschoben, wobei dem Rumpf kaum noch Wasserwiderstand geboten wurde. Das war jetzt anders. Jetzt stemmten sich die Elemente vehement gegen das Schiff und unterzogen Bordwände, ihre Versteifungen und auch die Maschinen einer harten Belastungsprobe. Der Funkraum meldete sich. Nach Auswertung der Peillinien stand die *Mobil Oil* in rechtweisend 280 Grad.

„Also zehn Grad mehr Steuerbord! An Maschine: Umdrehungen für 20 Knoten!“

Obwohl es ein Wagnis war, das Schiff mit aller Kraft voranzutreiben, ließ Kruse die Umdrehungen langsam wieder erhöhen. Mit harten Stößen durchwühlte der Bug die anrollenden Seen, die sich dröhnend am Leib des Dampfers brachen und ihre Gischtschauer über die Brücke bis hoch zu den Schornsteinen schickten. Jede der sich vor dem Bug auftürmenden Wogen erweckte den Anschein, als würde sie das Schiff unter sich begraben. Wie eine heraneilende Lawine stürzte sie sich auf den Dampfer, dessen Bug sich völlig in sie hineinbohrte. Bei dem gewaltigen Anprall ging jedes Mal ein heftiges Zittern durch den Rumpf, dessen Vorschiff sich hochsteigend aus der nassen Umklammerung löste, das Wasser unwillig von sich schüttelte und dann weiterstürmte. Es ging jetzt nur noch darum, Menschenleben vor dem sicheren Tod durch Ertrinken zu bewahren. Vom Funkraum wusste Kruse, dass der britische Dampfer *Aurania* der Cunard White Star Line, die *Gerolstein* der Hamburger Reederei Bernstein und der Schnelldampfer *Europa* des Norddeutschen Lloyd ebenfalls zum Unglücksort unterwegs waren und auch bald eintreffen würden.

Und die *Sisto*? Wie lange würde die sich noch halten können? Ihr Kapitän schilderte das Unglück später so: „Wie es anfing? Ruderbruch? – Nein, zerbrochen war das Ruder nicht, aber krummgeschlagen war es von der See, und das

**„Peilzeichen sind so stark, dass der Tanker in unmittelbarer Nähe stehen muss“ – „Danke. – Scharf Ausguck halten!“**

Meldung an den Kommodore

Schiff gehorchte nicht mehr. Dann schlug es uns die Boote weg, und Brecher zertrümmerten die Brücke. Als sich auch noch die Decksladung verschob und wir Schlagseite bekamen, gaben wir SOS. Der Erste, der kam, war der Tanker *Mobil Oil*. Er pumpte fast seinen ganzen Bunker leer, aber der Seegang trieb das Öl sehr rasch weg. Ich konnte ja nicht steuern, und die *Mobil Oil* lag zu tief, um bei diesem Wellengang Boote auszusetzen. Die Hoffnung hatten wir nie ganz verloren. Wir wussten ja, dass große Schiffe in der Nähe waren. Aber Sie können sich vorstellen, dass wir nicht gerade rosiger Stimmung waren, als die *Sisto* immer mehr Wasser machte. Stunde um Stunde einen Brecher nach dem anderen. Wir waren halb betäubt und hatten uns festgebunden.“

Der britische Tanker blieb also für alle Fälle in der Nähe, konnte aber selbst keinen Rettungsversuch unternehmen. Das war die Situation, als sich die *New York* gegen 18 Uhr dem Unglücksort näherte.

„Vom Funkraum, Herr Kommodore: Peilzeichen sind so stark, dass der Tanker in unmittelbarer Nähe stehen muss!“
„Danke. – Scharf Ausguck halten!“

Stille auf der Brücke, die nur vom Heulen des Sturms und vom Prasseln der Gischtschauer gegen die Brückenfenster unterbrochen wurde. Wer ein Glas hatte, suchte die See ab. Auch der Mann im Krähennest, den Mastkorb im

Hapag-Dampfer „New York" im Hafen

**BEWEGTES SCHIFFSLEBEN:** **Hier noch in Dienst der HAPAG, war die *New York* im Zweiten Weltkrieg Wohnschiff der Kriegsmarine und wurde bei einem alliierten Luftangriff auf Kiel am 3. April 1945 in der Kieler Förde versenkt**

Foto: picture-alliance/arkivi

vorderen Lademast. Aus seiner luftigen Höhe gut zehn Meter über der Brücke hatte er den besten Überblick. So auch diesmal. Er griff zum Telefon.

„Ausguck Krähennest meldet Lichter recht voraus!"

Das mussten die gesuchten Schiffe sein. Und bald konnten sie auch die Lichter ausmachen – zwei weiße, versetzt hintereinanderstehende Lichter; das konnten nur die Topplichter des Tankers sein. An den weit hin und her schwingenden Laternen war zu erkennen, wie stark der 5.000-Tonner in der schweren See arbeitete und dennoch nicht von dem Havaristen wich. Aber von diesem selbst war noch nichts zu sehen.

„Da kommt er, aus dem Wellental heraus!"

Unheilverkündend leuchteten die beiden roten Lichter im Mast herüber, als die *Sisto* aus dem Wellental heraus nach oben gespült wurde – ein steuerlos treibendes, von der See zerschlagenes Wrack, kaum noch als Schiff zu erkennen, das aber wunderbarerweise immer noch schwamm und auf dem durchnässte, frierende Menschen auf Rettung hofften. Jedem auf der Brücke war klar, dass diesem Schiff nicht mehr zu helfen war. Seine Stunden, vielleicht auch nur mehr Minuten waren gezählt, und es blieb nur noch die Sorge um die Besatzung. Aber wie die Leute vom Schiff holen?

„Klar bei Rettungsmaßnahmen! Boot an Steuerbord klarmachen zum Aussetzen! Zehn Mann Besatzung, Führung Zweiter Offizier!"

Bewusst hatte Kruse den Zweiten Alfred Wiesen gewählt. Der war noch Junggeselle, und wenn ihm etwas zustoßen sollte, würden nicht Frau und Kinder um ihn trauern. Während die für solche Aufgaben vorgesehenen Kuttergasten das Boot besetzten, wurden die Topplichter mehrerer Schiffe ausgemacht, die sich der Unfallstelle näherten: der *Aurania*, der *Gerolstein* und der großen *Europa* des NDL. Über Funk teilte ihnen Kruse seine Vorstellungen zur Rettung der *Sisto*-Leute mit. Sein Plan sah vor, selbst so nah wie möglich in Lee an den Norweger heranzudampfen und das Boot auszusetzen, wobei sich *Aurania* und *Gerolstein* als Wellenbrecher in Luv des Norwegers legen und dabei Öl auspumpen sollten. Der *Europa* fiel die Aufgabe zu, mit ihren starken Scheinwerfern die Szenerie und den Weg des Rettungsbootes auszuleuchten. Als Zeitpunkt hatte Kruse den frühen Morgen des nächsten Tages vorgesehen, da auch das Barometer bis dahin eine Wetterbesserung versprach. Vorher hatte schon der Kapitän des Tankers zur *Sisto* gefunkt: „Ich halte es für zu gefährlich, bei so hohem Seegang Boote zu Wasser zu lassen. Schlage vor, mit der Rettung zu warten bis Sonnenaufgang."

Kruse bat die Kapitäne noch um Gegenvorschläge, aber die sahen, dass der Kommodore die Lage im Griff hatte, und stimmten vorbehaltlos zu. Kruse ließ zur *Sisto* funken: „Wenn ihr glaubt, dass ihr noch die Nacht über an Bord eures Schiffes sicher seid, wollen wir mit dem Aussetzen von Rettungsbooten warten, bis sich der Sturm gelegt hat." Kruse selbst schrieb über diesen Vorgang; „Die Übernahme der Schiffbrüchigen sollte in den frühen Morgenstunden des anbrechenden Tages vor sich gehen, doch alle unsere Vereinbarungen wurden zunichte, als von der *Sisto* der Funkspruch kam, dass das Schiff bereits stark leck sei und die Bitte um sofortige Rettung ausgesprochen wurde."

Das war gegen 22 Uhr, und Kruse zögerte keine Sekunde: „Funkspruch an alle: Verabredete Aktion muss sofort durchgeführt werden! – Wiesen: Kutter besetzen und klarmachen zum Fieren! Wir gehen so nah wie möglich ran an den Norweger."

Bevor sich der Zweite von Bord meldete, drückte ihm der Kommodore noch einmal kräftig die Hand. „Mach's gut, Junge! Und ein Rotfeuer abbrennen, wenn alle gerettet sind!"

Als Seemann, der von der Pike auf gelernt hatte und mit den Unbilden der Witterung bestens vertraut war, wusste er, welches Risiko der junge Offizier einging. Er wusste noch nicht einmal, ob er ihn wiedersehen würde. Wiesen wäre nicht der erste Retter, dem der Rettungsversuch selbst zum Verhängnis wurde.

„*Europa*, *Gerolstein* und *Aurania* haben bestätigt, Herr Kommodore."

„Danke. Maschine Achtung!"

Für das, was jetzt kommen würde, brauchte Kruse die Hilfe der Maschine. Um bei dem Seegang nah an die *Sisto* heranzugehen, würde er außer mit dem Ruder mit beiden Schrauben arbeiten müssen. Dabei war es unerlässlich, dass die geforderten Fahrmanöver schnellstens ausgeführt wurden.

„Langsam voraus beide! Kurs null-eins-null!"

Behutsam näherte sich die *New York* der mit Backbordschlagseite tief im Wasser liegenden *Sisto*, deren Deck ständig vom Wasser überspült wurde. In seinem lichtstarken Nachtglas sah Kruse die Schatten der *Aurania* und der *Gerolstein*, die hintereinander querab des Norwegers in Stellung gingen. So deckten sie eine breite Wasserfläche ab und konnten die zerstörerische Gewalt der Seen weitgehend abschwächen. Geblendet musste er die Augen schließen, als der starke Scheinwerfer der achteraus stehenden *Europa* aufleuchtete und die Szene in grelles Licht tauchte. Mit äußerster Vorsicht tastete sich die *New York* an den Havaris-

ten heran, der genau voraus steuerlos dahintrieb. Und weil er steuerlos trieb, konnte Kruse auch nicht näher heran, ohne das eigene Schiff zu gefährden. In der Brückennock stehend, beobachtete er den Wellengang, bis er ihm am geeignetsten erschien.

„Beide Maschinen stopp! Rettungsboot fieren!"

Das war bei dem Seegang infolge der die untere Hälfte der Bordwand ausbauchenden Schlingertanks gar nicht so einfach. Kruse beschrieb das Problem später so: „Da bei dem schwer arbeitenden Schiff ständig Wasser aus den Ausschnitten der Schlingertanks herauskam, hatten wir das Schiff fünf Grad nach Steuerbord übergetrimmt, um zu verhindern, dass das Rettungsboot beim Zuwasserlassen voll Wasser schlug. Das Boot wurde beim Herunterfieren mehrmals heftig gegen die Bordwand geschleudert, doch es blieb dicht. Es stellte sich jedoch heraus, dass fünf Grad Schlagseite nicht genügten, um zu verhindern, dass Wasser aus den Ausschnitten ins Boot schlug. So wurde die Schlagseite auf zehn Grad erhöht. Um das Boot möglichst schnell von der Bordwand freizubekommen, holten wir es an einer Wurfleine nach voraus. Es kam sehr schnell frei und gelangte nach halbstündigem Rudern nach der *Sisto*."

Im Licht des Scheinwerfers konnte der Weg des Rettungsbootes durch die Gläser gut verfolgt werden. Immer näher kam es dem Wrack, und der Zweite konnte schon mit bloßem Auge die Menschen an der Reling ausmachen, die voller Hoffnung dem schwer arbeitenden Boot entgegenblickten. Kaum noch vermochten sie sich aufrecht zu halten, wurden immer wieder von eiskalten Gischtschauern überdeckt, hielten sich aber mit bewundernswerter Kraft an den Aufbauten fest; klammerten sich an Wanten und Stage, um nicht noch vor der nahen Rettung über Bord gewaschen zu werden. Sie selbst hatten ja kein Boot mehr. Alles, was auf ihrem Frachter noch aus dem Wasser ragte, war von der See zerschlagen und über Bord gespült worden. Nur der nackte Schiffsrumpf war ihnen geblieben, und der schwamm auch nur noch auf seiner Holzladung.

„Riemen ein!"

In unmittelbarer Nähe des Wracks ließ der Zweite die Riemen einziehen, damit alle bei der Übernahme der Schiffbrüchigen zupacken konnten. Der antreibenden Kräfte beraubt, wurde das Boot sogleich wieder abgetrieben, aber Wiesen reagierte ebenfalls sofort: „Riemen bei! Pullt, Leute … puuullt!"

Das Boot gegen die laufende See wieder voranzubringen, erforderte all ihre Kräfte, doch Meter um Meter arbeiteten sich die Männer wieder an das Heck der *Sisto* heran, bis ihnen die Schiffbrüchigen eine Leine herüberwerfen konnten.

„Bug Riemen ein! Leine belegen und mit anpacken!" Die zwei Ruderer im Bug holten die Riemen ein und machten die Leine im Boot fest. Dann gab der Zweite den Norwegern das Kommando „Einzeln springen!", worauf die Schiffbrüchigen Mann für Mann sich mit einer anderen, um den Leib geschlungenen Leine ins Wasser ließen und von den „Bugjungfern" des Kutters herüber und ins Boot gezogen wurden. Obwohl das Boot durch das Tau mit dem Wrack verbunden war, mussten die im Boot verbliebenen Gasten ständig pullen, um den Kutter von der *Sisto* freizuhalten. Nachdem so der letzte Mann – nämlich der Kapitän – von dem Wrack abgeborgen war, brannte Wiesen als verabredetes Zeichen der geglückten Übernahme aller Schiffbrüchigen ein Rotfeuer ab.

In der Zwischenzeit war die *Europa* mit den Maschinen angegangen und hatte einen großen Halbkreis um die beteiligten Schiffe geschlagen. Jetzt stand das große Schiff auf der anderen Seite der *Sisto* und somit auch im Rücken des Rettungsbootes, das sich, tief im Wasser liegend, den gut beleuchteten Rückweg zum eigenen Schiff erkämpfte. Kommodore Kruse, der in der Brückennock stehend die Rettungsmaßnahmen seiner Bootsbesatzung aufmerksam verfolgt hatte, manövrierte die *New York* mit langsam laufenden Maschinen und geradezu chirurgischem Fingerspitzengefühl dem zurückkehrenden Rettungsboot entgegen. Er schob dabei den mächtigen Schiffsrumpf als Wall zwischen die immer noch hochgehenden See und das Boot, sodass es von Brechern verschont blieb und relativ rasch vorankam.

**„Funkspruch an alle: Verabredete Aktion muss sofort durchgeführt werden. Kutter besetzen und klarmachen zum Fieren"**

Anweisung des Kommodore

Aber noch waren die Schiffbrüchigen nicht an Bord! Noch mussten die nassen und durchgefrorenen Männer aus dem niedrigen Boot in das hoch über ihnen ragende Schiff befördert werden, ein bei diesem Seegang geradezu halsbrecherisches Unterfangen. Dazu standen an der geöffneten Seitenpforte der *New York* kräftige Männer bereit, die mit schnellen Griffen die Geretteten packten und ins Schiff zogen, sobald das Boot von einer Woge bis hoch unter die Pforte getragen wurde. Das liest sich einfach, war und ist aber eine gefahrvolle Arbeit und auch nur für Männer, die hart zupacken konnten und das einmal Ergriffene nicht wieder hergaben.

Auf der *New York* wurden die Schiffbrüchigen auf der bordeigenen Krankenstation sogleich ärztlich versorgt und später von den Passagieren, die die Rettungsaktion hautnah mitbekommen hatten, mit gespendeter Garderobe frisch eingekleidet. Die armen Kerle besaßen ja nichts mehr als ihre durchweichten, vom Salzwasser zerfressenen Fetzen, die sie am Leibe trugen. Das vollgeschlagene Rettungsboot überließ man der See. Zeit war kostbar, und es konnte noch Stunden dauern, bis man das Boot an Bord gehievt hätte. Kruse bedankte sich bei den beteiligten Schiffen für ihre Hilfe und lief über Cherbourg nach Cuxhaven, wo die *New York* auch am 22. Dezember eintraf – ohne den Tannenbaum im Vortopp; den hatte sich der Sturm geholt.

Die treibende *Sisto* hielt sich noch 14 Tage, bis sie nach einem vergeblichen Abschleppversuch des niederländischen Schleppers *Zwarte Zee* vor der irischen Küste sank. ⚓

**IN DER NÄCHSTEN AUSGABE:** *Unter rot-weiß-roter Flagge – SMS Albatros in einer Mission zu den Salomonen*

PRINZ ADALBERT VON PREUSSEN

# Gründer der deutschen Marine

**Schon früh erkannte Prinz Adalbert von Preußen die Bedeutung von Seestreitkräften für eine moderne Handels- und Industrienation. Weitblickend und zielorientiert trieb er ihren Aufbau voran**

Von Dr. Jann M. Witt

Jeder deutsche Marineoffizier kennt die hölzerne Standfigur im Aufgang des Wassertores in der Marineschule Mürwik und natürlich auch die Büste in der imposanten Aula: Prinz Adalbert von Preußen, der am 29. Oktober 1811 in Berlin als Sohn von Prinz Wilhelm, dem jüngsten Bruder des preußischen Königs Friedrich Wilhelm III., in Berlin geboren wurde.

Höchst ungewöhnlich für einen Hohenzollernprinzen, entwickelte Adalbert bereits in jungen Jahren großes Interesse an Marinefragen, auch wenn er auf Wunsch des Königs zunächst die Laufbahn eines Artillerieoffiziers einschlug.

## Maritimes Interesse

Ab 1826 unternahm Adalbert zahlreiche Reisen, unter anderem in die Niederlande, nach England, Russland, Griechenland und in die Türkei. 1842 war er auf Malta Gast der britischen Mittelmeerflotte, und noch in demselben Jahr segelte er auf einer sardinischen Fregatte nach Brasilien. Seine Eindrücke von dieser Reise veröffentlichte er 1847 unter dem Titel *Aus meinem Reisetagebuch 1842 bis 1843*.

Angesichts seines Interesses für alles Maritime wurde die Gründung einer preußischen Marine bald zu einer Lebensaufgabe für Prinz Adalbert: Wiederholt hatte er seinem Onkel, König Friedrich Wilhelm III., Denkschriften für den Ausbau der 1815 gegründeten preußischen Flotte unterbreitet, die damals lediglich aus einigen Ruderkanonenbooten bestand. Dabei zeigte er große Voraussicht: So wies er beispielsweise darauf hin, dass die damals noch neuartigen Dampfschiffe für Preußen eine Gelegenheit zum Aufbau einer überlegenen Flotte bieten würden.

Doch erst unter König Friedrich Wilhelm IV. nahm der Aufbau einer preußischen Flotte allmählich konkrete Formen an: 1847 wurde ein preußisches Marineoffizierskorps gegründet, und die der Navigationsschule zu Stettin als Schulschiff dienende, mit zwölf 18-pfündigen Kanonen bewaffnete

Denkschrift
über die Bildung
einer
deutschen Kriegsflotte.
Von
Adalbert, Prinz von Preußen.
Zum Besten der deutschen Flotte.
Potsdam, 1848.
Verlag der Riegel'schen Buchhandlung.
(Heinz & Stein.)

**„GRÜNDUNGSAKTE“ der ersten deutschen Marine: Titelblatt der berühmten Adalbertinischen Denkschrift von 1848**
Foto: Sammlung GSW

**MANÖVER IN SEE: Segelkorvetten und Raddampfer sowie die Fregatte *Thetis* (Mitte) der Königlich Preußischen Marine um 1867**
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

**GÜLTIGES ERBE: Prinz Adalbert von Preußen, dessen Andenken bis heute in der Marine in Ehren gehalten wird, hatte beim Aufbau der ersten deutschen Flotte maßgeblichen Anteil**
Foto: bpk

**TEUER ERKAUFTER ERFOLG:** Im Gefecht bei Helgoland am 9. Mai 1864 standen österreichische und preußische Schiffe gegen die Dänen, die ihre Blockade aufgeben mussten
Foto: Sammlung GSW

Segelkorvette *Amazone* in die preußische Kriegsflotte übernommen. Als erstes größeres preußisches Kriegsschiff erhielt sie später den liebevollen Beinamen „Großmutter der deutschen Flotte".

### Demokratischer Beginn

Im Revolutionsjahr 1848 gelangte Prinz Adalbert als anerkannter Marinefachmann an die Spitze der technischen Marinekommission der im Aufbau befindlichen Bundesflotte. Am 14. Juni 1848 war durch das erste frei gewählte deutsche Parlament, die in der Frankfurter Paulskirche tagende Nationalversammlung, der Grundstein für die erste deutsche Flotte gelegt worden. Nach dem Beginn des Krieges um Schleswig-Holstein hatte die dänische Marine die deutschen Küsten blockiert, wodurch der deutsche Seehandel fast völlig zum Erliegen gekommen war. Durch diese Demütigung war der Ruf nach einer deutschen Marine laut geworden, der sich bald zu einer wahren Flottenbegeisterung steigerte.

In seiner bis heute viel beachteten *Denkschrift über die Bildung einer deutschen Flotte* skizzierte Prinz Adalbert drei verschiedene Flottenmodelle: zum ersten eine rein defensive Küstenverteidigungsmarine, zum zweiten eine für eine offensive Verteidigung und zum Schutz des Seehandels ausgelegte Marine und drittens eine selbstständige Seemacht nach britischem oder französischem Vorbild. Adalbert selbst trat für die zweite Lösung ein, da sie zum einen die großen Seemächte nicht provozieren, die deutsche Marine gleichwohl aber zum geeigneten Bündnispartner für diese machen würde. Diese kluge, maßvolle Konzeption gilt heute als traditionsstiftend für die von Beginn an als Bündnismarine konzipierte Marine der Bundesrepublik Deutschland.

Bereits 1849 musste Prinz Adalbert auf Anordnung des preußischen Königs sein Amt als Leiter der technischen Marinekommission niederlegen. Fortan widmete er sich dem Aufbau der am 5. September 1848 von König Friedrich Wilhelm IV. durch eine Kabinettsorder gegründeten preußischen Marine. Aufgrund von Spannungen mit der Frankfurter Zentralgewalt wurden die preußischen Seestreitkräfte nicht der neu geschaffenen Bundesflotte unterstellt, sondern verblieben unter preußischem Befehl. Ihre Aufgabe war der Schutz der eigenen Küsten und der preußischen Handelsschifffahrt.

> **„Wehrhaftigkeit zur See ist eine Lebensbedingung für den Staat, der gedeihen und nicht bloß ein geduldetes Dasein fristen will"**
>
> Prinz Adalbert

### „Admiral der preußischen Küsten"

Am 1. März 1849 wurde Adalbert zum Oberbefehlshaber aller preußischen Kriegsfahrzeuge ernannt. Zu diesem Zeitpunkt bestand die preußische Flotte lediglich aus einer Segelkorvette, zwei armierten Raddampfern und einigen Kanonenbooten mit Stützpunkten in Danzig, Swinemünde und Stralsund, weshalb ihn die Offiziere des vom Landadel geprägten preußischen Heeres gern als „Oberkahnführer" verspotteten. Doch davon ließ sich Prinz Adalbert nicht beirren: Unter seiner Führung stellten in den nächsten Jahren zahlreiche neue Schiffe in Dienst, darunter auch die aus der Konkursmasse der Bundesflotte übernommene Segelfregatte *Eckernförde*, ex *Gefion*.

Da sich das preußische Marineoffizierkorps noch im Aufbau befand, behalf man sich zunächst mit der Einstellung von Handelsschiffsoffizieren und ausländischen Seeoffizieren. Aus der 1852 aufgelösten Bundesflotte – von den preußischen Konservativen als Hort der Revolution misstrauisch beäugt – wurden dagegen keine Offiziere übernom-

men. Der Untergang des Schulschiffs *Amazone* während eines Orkans in der Nordsee 1861 bedeutete einen zeitweiligen Rückschlag für die Bildung eines preußischen Marineoffizierkorps.

1853 wurde die Admiralität als oberste Marinebehörde geschaffen und das sogenannte Jadegebiet an der Nordsee erworben. Hier entstand in den folgenden Jahren ein Marinestützpunkt, der 1869 den Namen Wilhelmshaven erhielt.

1854 ernannte der König Prinz Adalbert zum „Admiral der preußischen Küsten" und Oberbefehlshaber der Marine. 1856 fuhr er mit der Radfregatte *Danzig* ins Mittelmeer. Bei einem Gefecht mit Eingeborenen an der marokkanischen Küste, dem ersten Landungsunternehmen der preußischen Flotte, wurde er verwundet.

**IN DREI MARINEN:** Die Panzerfregatte *SMS König Wilhelm* war in England als *Fatikh* gebaut, 1867 von Preußen angekauft und 30 Jahre später zu einem Großen Kreuzer umklassifiziert worden Foto: Sammlung GSW

## Entmachtung Adalberts

Als Folge innenpolitischer Machtkämpfe verlor Prinz Adalbert allmählich an Einfluss. Seit 1859 teilt sich die Admiralität in Oberkommando und Marineverwaltung. Konflikte mit dem preußischen Kriegsminister Albrecht von Roon und der Thronwechsel von Friedrich Wilhelm IV. zu Wilhelm I., der bereits seit 1857 für seinen erkrankten Bruder die Regentschaft geführt hatte, schwächten die Position des Prinzen weiter: 1861 durchkreuzte Roon seine als zu ehrgeizig empfundenen Flottenbaupläne, indem er die Marine dem vom Heer dominierten Kriegsministerium unterstellte. Damit war Adalbert faktisch entmachtet, obgleich er weiter als Oberbefehlshaber der Flotte fungierte.

Ab 1862 lähmte der sogenannte Heeres- und Verfassungskonflikt Preußens Regierung: Die liberale Parlamentsmehrheit lehnte die von König Wilhelm I. geforderte Heeresverstärkung ab, worauf dieser schließlich Otto von Bismarck zum preußischen Ministerpräsidenten berief, der fortan gegen das Abgeordnetenhaus regierte. Ungeachtet dieser innenpolitischen Auseinandersetzungen machte der Flottenaufbau weiterhin Fortschritte; so gingen vier weitere Korvetten und 23 Dampfkanonenboote für den Einsatz in der Ostsee in Auftrag. Die Schiffe wurden entweder auf der Königlichen Werft in Danzig gebaut oder von Privatwerften und in England angekauft.

Ende 1863 eskalierte der Konflikt um die Herzogtümer Schleswig und Holstein erneut, als der dänische König Christian IX. unter Missachtung geltender internationaler Verträge eine gemeinsame Verfassung für Dänemark und Schleswig unterzeichnete. Die Dänen wiesen Bismarcks Forderung nach Rücknahme der Verfassung für Schleswig zurück mit der Folge, dass preußische

**MARINE DES NORDDEUTSCHEN BUNDES:** Diese Allegorie zeigt zwei Seeleute und einen Soldaten des Seebataillons unter der neuen Kriegsflagge Foto: Sammlung GSW

und österreichische Truppen am 1. Februar 1864 den Fluss Eider überschritten.

Der Krieg gegen Dänemark wurde an Land gewonnen. Angesichts der dänischen Überlegenheit zur See kam es mit Ausnahme kleinerer Zusammenstöße (wie der Kampf zweier preußischer Korvetten gegen ein überlegenes dänisches Geschwader am 17. März vor Rügen oder der Schusswechsel des von Prinz Adalbert kommandierten Aviso *Grille* mit dänischen Kriegsschiffen am 14. und 24. April) kaum zu Kampfhandlungen zwischen den gegnerischen Flotten.

Das bedeutendste Seegefecht des Krieges ereignete sich am 9. Mai, als ein preußisch-österreichischer Verband unter dem Befehl des österreichischen Linienschiffskapitäns Wilhelm von Tegetthoff vor Helgoland auf ein überlegenes dänisches Blockadegeschwader traf. Das kurze, für beide Seiten verlustreiche Gefecht endete mit dem Rückzug Tegetthoffs, doch waren die Dänen gezwungen, die Blockade der deutschen Küsten aufzugeben.

Bereits am 18. April war mit dem preußischen Sieg im Kampf um die Düppeler Schanzen die erste große militärische Entscheidung des Krieges gefallen. Im Wiener Frieden vom 30. Oktober 1864 musste König Christian IX. schließlich die Herzogtümer Schleswig, Holstein und Lauenburg und damit zwei Fünftel des Territoriums und ein Drittel der Einwohner des ehemaligen Gesamtstaates an Preußen und Österreich abtreten.

## Neue Epoche

Auch wenn Seestreitkräfte im Krieg gegen Dänemark keine wesentliche Rolle gespielt hatten, war doch deutlich geworden, dass sich die Ära der alten hölzernen Kriegsflot- ten dem Ende zuneigte: Das dänische Turmpanzerschiff *Rolf Krake* hatte seinen Gefechtswert bewiesen – das Panzerschiff würde die Zukunft des Seekriegs bestimmen.

Auch Preußen erwarb in England und Frankreich gepanzerte Schiffe, doch kamen sie für einen Kampfeinsatz zu spät. Erst 1865 erhielt die preußische Flotte mit der in Frankreich aus der Konkursmasse der Konföderierten Staaten von Amerika erworbenen *Prinz Adalbert* und mit der in England

**INSTRUMENT DEUTSCHER KANONENBOOTPOLITIK:** Die nach Adalbert benannte Gedeckte Korvette, ab 1884 Kreuzerfregatte, war das zweite und letzte Schiff der *Leipzig*-Klasse Foto: bpk

gebauten und weitgehend durch Spenden finanzierten *Arminius* ihre ersten gepanzerten Schiffe.

Die von Bismarck geschürten Kontroversen um die Zukunft der Herzogtümer Schleswig und Holstein führten unter anderem 1866 zum Krieg zwischen Österreich und Preußen. Auch in diesem Konflikt kam die Marine kaum zum Einsatz; lediglich das preußische Panzerschiff *Arminius* beteiligte sich zusammen mit zwei Kanonenbooten an Operationen gegen das mit Österreich verbündete Königreich Hannover auf Elbe, Weser und Ems.

## Norddeutsche Bundesmarine

Nach dem deutsch-deutschen Krieg von 1866 annektierten die siegreichen Preußen 1867 die Herzogtümer und gliederten sie als Provinz Schleswig-Holstein in das Königreich Preußen ein; noch im gleichen Jahr verlegte die Marinestation Ostsee mit allen Schiffen, Stäben und Landeinheiten von Danzig nach Kiel, das bereits seit 1865 als preußischer Flottenstützpunkt diente.

Mit dem preußischen Sieg im Krieg von 1866 war der Weg frei für eine Neuordnung Deutschlands ohne Österreich. Am 18. August 1866 schlossen sich 22 Mittel- und Kleinstaaten sowie die Freien Städte Hamburg, Bremen und Lübeck unter Führung Preußens zum Norddeutschen Bund zusammen, der damit an die Stelle des aufgelösten Deutschen Bundes trat. Am 1. Oktober 1867 wurde die Marine des Norddeutschen Bundes gebildet, in der auch die preußische Marine aufging; Kiel und Wilhelmshaven unterhielten Bundeskriegshäfen.

**SELBSTBEWUSST:** **In dem Jahr, in dem dieses Foto entstand, 1867, hatte Adalbert im „Flottengründungsplan" die „Entwicklung des eigenen Offensivvermögens […] auch zum Angriff auf feindliche Flotten" festgeschrieben** Foto: picture-alliance/akg-images

## Ausbau der Flotte

Die neue Kriegsflagge zeigte ein schwarzes Kreuz auf weißem Grund mit dem preußischen Adler im Mittelfeld und den schwarz-weiß-roten Farben (das Schwarz-Weiß der preußischen Flagge und das Rot der Hansestädte) mit dem Eisernen Kreuz im linken Obereck. Mit geringfügigen Änderungen wurde diese Flagge bis 1921 von allen deutschen Kriegsschiffen geführt.

Oberbefehlshaber der Marine des Norddeutschen Bundes war Prinz Adalbert, während Kriegsminister Roon das Marineministerium in Personalunion leitete. Am 15. Oktober 1867 bewilligte der Norddeutsche Reichstag den Ausbau der Flotte auf eine Stärke von 16 Panzerschiffen, 20 Korvetten, acht Avisos und 22 Dampfkanonenbooten. Angesichts der noch wenig entwickelten Werftindustrie in Deutschland mussten die ersten drei Panzerschiffe allerdings im Ausland gekauft werden, darunter die 1868 in England vom Stapel gelaufene Panzerfregatte *König Wilhelm*. Sie war zu dieser Zeit das stärkste Panzerschiff der Welt und blieb bis 1891 das größte deutsche Kriegsschiff.

1870 nahm Bismarck die Gelegenheit wahr, die Einigung Deutschlands unter preußischer Führung zu vollenden. Der Streit um die Kandidatur eines Hohenzollern für den spanischen Thron bot ihm die Chance, in Deutschland nationale Begeisterung zu schüren und Frankreich zu provozieren – mit Erfolg: Am 19. Juli 1870 erklärte Frankreich Preußen den Krieg, an dessen Seite sich nicht nur die Mitgliedstaaten des Norddeutschen Bundes, sondern auch die süddeutschen Länder stellten.

Da sich die Flotte des Norddeutschen Bundes noch im Aufbau befand, spielte sie im Deutsch-Französischen Krieg von 1870/71 wiederum keine Rolle. Den Oberbefehl führte Vizeadmiral Eduard Jachmann, da Prinz Adalbert aufgrund seines schlechten Gesundheitszustands nicht länger für den aktiven Einsatz geeignet war.

**DEUTSCH-FRANZÖSISCHER KRIEG:** Das preußische Kanonenboot *Meteor* und der französische Aviso *Bouvet* im Gefecht vor Havanna, nach dessen Ende beide Kommandanten befördert wurden

Foto: picture-alliance/Mary Evans Picture Library

**Nach 1871 war Reichskanzler Otto von Bismarck Chef der Verwaltung der Marine. Ihm kam es vor allem auf die „politische und eventuell maritime Solidarität“ mit Großbritannien an**

## Kleinere Gefechte

Angesichts der Überlegenheit der französischen Marine beschränkte sich die Aufgabe der norddeutschen Flotte im Wesentlichen auf den Schutz der deutschen Häfen und Küsten. Ohnehin waren zwei der drei deutschen Panzerfregatten wegen Maschinenschadens nicht voll einsatzfähig. So kam es mit Ausnahme kleinerer Gefechte wie der Abwehr eines französischen Angriffs auf Danzig durch die Korvette *Nymphe* und dem Kampf des Kanonenbootes *Meteor* gegen den französischen Aviso *Bouvet* vor Kuba zu keinen Zusammenstößen mit der französischen Flotte. Erneut entschied sich der Krieg an Land, weshalb die Soldaten des siegreichen Heeres geringschätzig auf die Marineangehörigen herabsahen, deren Dienstzeit außerdem nicht als Kriegsdienst anerkannt wurde.

Mit der Reichsgründung am 18. Januar 1871 erwuchs aus der Flotte des Norddeutschen Bundes die Kaiserliche Marine. Am 5. Mai 1871 gab Prinz Adalbert, der schon länger unter gesundheitlichen Problemen gelitten hatte, den Oberbefehl ab. Sein Nachfolger wurde General der Infanterie Albrecht von Stosch. Es sprach für das geringe Ansehen der Marine, dass diese in den nächsten 16 Jahren nicht von Admiralen, sondern von Generalen geführt wurde. Am 1. Februar 1872 fasste man die bisherigen Marinebehörden zur Kaiserlichen Admiralität zusammen.

Am 6. Juni 1873 starb Prinz Adalbert in Karlsbad an einem Leberleiden. Er war seit 1850 in nicht standesgemäßer Ehe mit der österreichischen Tänzerin Therese Elßler verheiratet gewesen, die von König Friedrich Wilhelm IV. als Freifrau von Barnim in den Adelsstand erhoben worden war. Ihr einziger Sohn, Adalbert von Barnim, war bereits im Jahr 1860 während einer Nilexpedition verstorben. ⚓

**ZU EHREN ADALBERTS:** Der Große Kreuzer *SMS Prinz Adalbert* lief am 22. Juni 1901 in Kiel vom Stapel und war Typschiff einer Klasse von zwei Einheiten (Schwesterschiff: *SMS Friedrich Carl)*. Der Kreuzer sank am 23. Oktober 1915 nach Torpedotreffer des britischen U-Bootes E 8 etwa 20 Seemeilen vor Libau. Von 675 Mann überlebten nur drei

Foto: Interfoto/Ralf Feltz

U-BOOT-KRIEG 1942/43: DAS KURZE LEBEN VON U 525

# „Totalverlust anzunehmen“

U 525 steht stellvertretend für viele deutsche Unterseeboote, die ab der zweiten Kriegshälfte der überlegenen feindlichen Ortung und nachfolgenden Angriffen aus der Luft zum Opfer fielen. Das IX-C-Boot unter Kapitänleutnant Hans-Joachim Drewitz hatte keine Chance, als es am 11. August 1943 von Flugzeugen des Trägers *USS Card* attackiert und versenkt wurde

Von Andreas von Klewitz

**BEREIT FÜR DEN EINSATZ:** Ein Boot vom Typ IX C/40 verlässt einen Bunker in Lorient zur Fahrt in das Mittelmeer, wie an den Tropenuniformen der Besatzung zu erkennen ist
Foto: picture-alliance/WZ-Bild

Ein Arzt lebt zuweilen gefährlich. Ein Bordarzt auf einem U-Boot erst recht. Dies zeigt das Schicksal des Marineoberstabsarztes Dr. Walter Krehnke, der im Zweiten Weltkrieg unter Kapitänleutnant Hans-Joachim Drewitz drei Feindfahrten auf U 525 absolvierte und schließlich mit der gesamten Besatzung einem amerikanischen Fliegerangriff zum Opfer fiel.

Das Kondolenzschreiben des damaligen Korvettenkapitäns und Chefs der 10. U-Flottille Günter Kuhnke wirkt mit seinem Hurra-Patriotismus heute geradezu befremdlich. So schrieb dieser am 23. Mai 1944 an die Witwe, dass ihr Mann „seinem Fahneneid getreu" und „in Erfüllung seiner soldatischen Pflicht" den Heldentod gefunden habe und man seinem und seiner Kameraden Vorbild folgend kämpfen müsse, „bis der Sieg unser ist".

Markige Worte. Aber ein schwacher Trost des späteren Admirals der Bundesmarine Kuhnke für die Hinterbliebenen, zumal U 525 seit seiner Indienststellung am 30. Juli 1942 nur ein einziges feindliches Schiff hatte versenken können.

**KLASSISCHER EINSATZWEG: Zunächst Ausbildungsboot in der 4. U-Flottille, kam U 525 (im Bild vermutlich zu sehen) als Frontboot am 1. Januar 1943 zur 10. U-Flottille in Lorient**

Deutsches U-Boot-Museum, Cuxhaven-Altenbruch

**MARINEARZT: Dr. Walter Krehnke, hier eine Aufnahme von 1936, war auf U 525 eingeschifft und kam wie alle anderen Besatzungsmitglieder bei dem Luftangriff am 11. August 1943 ums Leben**

Mit freundlicher Genehmigung von Jürgen Krehnke, Düsseldorf, und Dr. Klaus Krehnke, Berlin

**IM STÜTZPUNKT: Nach Überholung, Torpedo- und Proviantübernahme erwartet die Besatzung von U 525 den Befehl zum Auslaufen**

Foto: Deutsches U-Boot-Museum, Cuxhaven-Altenbruch

Das Schicksal von U 525 teilten zahlreiche andere deutsche Unterseeboote. Während sie in der ersten Kriegshälfte noch bemerkenswerte Erfolge erzielen konnten, entwickelten sich die Feindfahrten spätestens ab 1942 aufgrund der überlegenen Ortungs- und Waffentechnik der Alliierten zu regelrechten Himmelfahrtskommandos, aus denen es, wenn das Boot einmal entdeckt war, kaum ein Entkommen gab.

Das Kriegstagebuch von U 525, von Walter Krehnkes Söhnen dem Verfasser freundlicherweise zur Verfügung gestellt, gibt über die Operationen detailliert Auskunft. Demnach kam das im Mai 1942 auf der Deutschen Werft AG in Hamburg vom Stapel gelaufene Zweihüllen-Tauchboot vom Typ IX C/40 nach Erprobungs- und Ausbildungsfahrten auf Ostsee und Elbe am 15. Dezember 1942 zu seinem ersten Einsatz. Dieser begann in Kiel, führte zunächst zur Brennstoffergänzung nach dem norwegischen Kristiansand, von dort im Geleit nach Egersund und anschließend ins Operationsgebiet ins Nordmeer.

## Erster Feindalarm

Die Bedingungen, unter denen Kommandant Drewitz zu operieren hatte, waren alles andere als günstig. Am 23. Dezember befand er sich östlich von Island, wobei er aufgrund des stürmischen Wetters getaucht weitermarschierte, da zu viel Wasser durch das offene Turmluk ins Boot drang. Heiligabend gab es den ersten Feindalarm und eine Serie von Fliegerbomben, am zweiten Weihnachtstag nochmals Alarm und einen Funkspruch von Adolf Kellner, Kommandant von U 357, dass er einen Geleitzug entdeckt habe und diesen angreifen wolle. Als Drewitz am 27. Dezember den von Kellner angegebenen Treffpunkt nordwestlich von Irland erreichte, konnte er weder diesen noch den feindlichen Verband ausmachen. U 357 hatte sich nach schweren Beschädigungen durch britische Zerstörer selbst versenkt.

Unterdessen gab es erneut Fliegeralarm und Ende Dezember die funktelegrafische Order, mit der U-Boot-Gruppe „Falke“ einen Vorpostenstreifen zu bilden. Nach Erreichen der vorgegebenen Position im Nordatlantik ging am 9. Januar die Meldung eines weiteren Geleitzugs ein, abends entdeckte man den Feuerschein eines vermutlich von einem anderen deutschen U-Boot torpedierten Dampfers. Am 17. Januar gab es ein weiteres Mal Fliegeralarm, zwei Tage später wurde die Gruppe „Falke“ aufgelöst und U 525 der Gruppe „Haudegen“ zugeteilt.

## Selbstständig operieren!

Kurz darauf wurde Drewitz von „Gräf“ (Oberleutnant z. S. Adolf Graef, Kommandant U 664) per Funk mitgeteilt, dass Schiffsgeräusche ausgemacht worden seien, er konnte jedoch trotz sofortigen Nachstoßens und gründlicher Nachsuche keine Fühlung aufnehmen. Am 23. Januar erging die Anweisung, selbstständig nach Meldungen der Gruppe Jaguar zu operieren. In den Folgetagen meldeten „Jessen“ (Kapitänleutnant Ralf von Jessen, Kommandant U 266) und „Thäter“ (Oberleutnant z. S. Gerhard Thäter,

**E-MASCHINENRAUM:** Hier liefen sämtliche Stromverbraucher in Booten vom Typ IX C zusammen, also auch die Hilfsmaschinen sowie Koch- und Heizanlage
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Kommandant U 466) Dampfer und Zerstörer, schließlich nahm Drewitz selbst schwache Geräusche wahr, hatte jedoch keine Anhaltspunkte über Art und Entfernung.

Nach einer weiteren erfolglosen Unternehmung östlich von Neufundland trat er am 15. Februar schließlich den Rückmarsch an. Dabei sichtete er im Nordatlantik einen aus einer Regenbö kommenden Dampfer und zwei Zerstörer und lief mit Höchstfahrt an die Sichtgrenze, ohne jedoch zum Schuss zu kommen. Am 19. Februar abends konnte er dann endlich das erste Mal angreifen.

Dazu notierte er ins Kriegstagebuch: „In schwerer Sturmböe, Sicht etwa 1–2 sm, entschliesse ich mich aus Brennstoffmangel zum Überwasserangriff und stosse ins Geleit zum zuletzt beobachteten Dampfer, der in Lage 76 Grad, gleichzeitig mit einem Zerstörer, Lage […], in Sicht kommt. E 35 sm. In dem Moment rapide Sichtverbesserung. Bei E 28 sm fällt der Fächer auf 3–4000 Tonner, der jetzt völlig raus ist. Lebhafter Morseverkehr mit Zerstörer, der noch im Dunst steht und vom Boot nur schwer auszumachen ist. Der beschossene Dampfer weicht Fächer durch hartes Zudrehen aus. Laufe mit Höchstfahrt ab, tauche nur bei Artilleriebeschuss oder Sicherung. Werde von Korvette abgedrängt."

## Dampfer *Radhurst* versenkt

Es war eine gute Übung. Denn kurz darauf, am Morgen des 20. Februar, gelang es Drewitz, das britische 3.454-BRT-Versorgungsschiff *Radhurst* zu versenken. Der Dampfer, ein Nachzügler des Konvois ONS-165, wurde laut Logbucheintrag mit einem Bugeinzelschuss angegriffen und sank innerhalb von drei Minuten, ein „erfreulicher Trosterfolg", wie es in der Stellungnahme des Befehlshabers der Unterseeboote heißt. Für den Kommandanten war die Feindfahrt indes noch nicht überstanden. Nachdem ihm Lorient als Einlaufhafen angewiesen

**HECK:** Die hinteren Verschlussklappen der Torpedorohre sind geschlossen, die Kojen heruntergeklappt; der Platz für die Männer war extrem begrenzt Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

**IM BUG:** Vorderer Torpedoraum, sogenannter Bugraum, die hintere Verschlussklappe der unteren Torpedorohre ist geöffnet. Gut sichtbar: der Antriebspropeller der Torpedos
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

**SCHWER BESCHÄDIGT:** Wie U 525 griffen Flugzeuge auch U 505 mit Wasserbomben an. Das Boot ging allerdings nicht unter, ein US-Enterkommando verhinderte die Selbstversenkung

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

**IM „WINTERGARTEN“:** U 525 (im Bild vermutlich zu sehen) operierte von Lorient aus im mittleren Nordatlantik, wo es zu den U-Boot-Gruppen „Amsel“, „Amsel 3“, „Rhein“ und „Elbe 1“ gehörte

Foto: Deutsches U-Boot-Museum, Cuxhaven-Altenbruch

worden war und er von einem Versorger Treiböl und Proviant übernommen hatte, ereignete sich in der Biskaya in der Nacht vom 2. auf den 3. März ein folgenschwerer, später vom BdU scharf kritisierter Zwischenfall.

## Boot hat Grundberührung

Um 2 Uhr waren plötzlich dicht hinter dem Boot Scheinwerfer eines Flugzeugs zu sehen. Obwohl man bei Überwasserfahrt schneller hätte entkommen können, gab Drewitz den Befehl zu tauchen. Dann gingen zwei Fliegerbomben nieder, woraufhin die Elektrik ausfiel, die Dieselmaschinen beschädigt wurden und das Boot Grundberührung hatte. Die Besatzung kam diesmal noch mit dem Schrecken davon. Nach einer behelfsmäßigen Reparatur erreichte sie am 3. März 1943 nach 78 Tagen und einem Gesamtetmal von 11.273 Seemeilen Lorient.

Die zweite Feindfahrt von U 525, ebenfalls unter dem Kommando von Hans-Joachim Drewitz, verlief weniger spektakulär. Sie begann am 15. April 1943 mit dem Auslaufen des Bootes aus Lorient, Operationsgebiet war der mittlere Nordatlantik. Dabei kam U 525 innerhalb der U-Boot-Gruppen „Amsel“, „Amsel 3“, „Rhein“ und „Elbe“ zum Einsatz, konnte aber weder Schiffe versenken noch beschädigen. Dafür war es wiederholt Ziel von Fliegerangriffen, wobei der BdU das besonnene Verhalten des Kommandanten in seiner Stellungnahme ausdrücklich lobte. Nach 41 Tagen und einer Strecke von insgesamt 6.226 Seemeilen kehrte das Boot am 26. Mai 1943 nach Lorient zurück.

Die dritte Unternehmung, im Sommer 1943 von Lorient aus gestartet, begann wenig verheißungsvoll. Nach diversen Werftarbeiten, Probefahrten, einer Grundüberholung der Druckölanlage und Einbau einer 2-cm-Zwillingsflak musste Drewitz nach einem gescheiterten Tieftauchversuch eines anderen Bootes in der Biskaya umkehren, bevor er am 28. Juli zusammen mit U 129 schließlich zu seiner letzten Fahrt auslief.

## TECHNISCHE DATEN
### U 525

| | |
|---|---|
| Bauwerft | Deutsche Werft Hamburg |
| Kiellegung | 10.9.1941 |
| Stapellauf | 20.5.1942 |
| Indienststellung | 30.7.1942 |
| Typ | IX C – Zweihüllentyp |
| Länge | 76,8 m |
| Breite | 6,8 m |
| Tiefgang | 4,7 m |
| Verdrängung cm³ | 1.120 üW, 1.232 uW |
| Antrieb | 2 x 2.000-PS-MAN-Dieselmotoren, 2 x 500-PS-Elektromotoren |
| Geschwindigkeit | 18,3 üW/7,3 kn uW |
| Fahrbereich üW | 11.000 sm/12 kn |
| uW | 69 sm/4 kn |
| Tauchtiefe | 100 (200) m |
| Bewaffnung | 4 Bugtorpedorohre, 2 Hecktorpedorohre (22 oder 66 Minen), Artillerie: 1 x 10,5 cm/1 x 3,7 cm/1 x 2 cm, ab 1942 nur noch 3,7- und 2-cm-Flak |
| Besatzung | zuletzt 54 Mann |
| Einsätze | 30.7.1942–31.12.1942: Ausbildungsboot 4. U-Flottille<br>1.1.1943–11.8.1943: Frontboot 10. U-Flottille |

**GLÜCK IM UNGLÜCK:** **U 175, wie U 525 ein Boot vom Typ IX C, wurde am 17. April 1943 südwestlich von Irland nach schweren Beschädigungen durch Wasserbomben von *USS Spencer* versenkt. Zuvor war das aufgetauchte Boot von *USS Spencer, USS Duane* sowie *HMS Dianthus* mit Artillerie bekämpft worden. 13 Besatzungsmitglieder starben, 41 gerieten in alliierte Kriegsgefangenschaft**

Fotos (3): picture-alliance/WZ-Bilddienst

Operationsgebiet waren der Nordatlantik und das Gebiet nordwestlich der Azoren.

Am 14. August meldete der BdU, dass ein Versorger ausgefallen sei und die „gespannte Brennstofflage“ den Einsatz beider Boote als Tanker erfordere. Zu diesem Zeitpunkt existierte U 525 bereits nicht mehr. Drei Tage zuvor war es nordwestlich der Azoren auf Position 41° 29’ Nord bis 38° 55’ West aufgetaucht, laufend von einer FBF-Avenger und einer F4F-Wildcat vom Flugzeugträger *USS Card* gesichtet und zunächst mit Bordwaffen beschossen worden.

Dann warf der Pilot der Avenger zwei 500-Pfund-Wasserbomben, die an der Backbordwand zwischen Turm und Heck explodierten. Kommandant Drewitz ließ sofort tauchen, aber es war zu spät. Die Avenger vollendete ihren Vernichtungsakt mit einem akustischen Fido-Torpedo, der direkt hinter dem Turm einschlug.

**Der Avenger-Pilot warf zwei Wasserbomben und einen akustischen Torpedo ab – dann war das Vernichtungswerk beendet. Totalverlust bedeutete: Es gab keine Überlebenden des U-Bootes U 525**

### Bleibende Erinnerung

Das Letzte, was der Pilot sah, war eine bräunliche Wassersäule, danach stiegen Öl und große Luftblasen auf. Die Operationsabteilung des BdU wusste davon nichts. Nachdem sie am 18. August noch eine Standortmeldung angefordert und daraufhin keine Nachricht erhalten hatte, musste sie mit dem Schlimmsten rechnen. So heißt es abschließend: „U 525 wurde mit Wirkung vom 18. August 1943 am 10.9. für vermisst erklärt … es ist Totalverlust anzunehmen.“

Im U-Boot-Ehrenmal in Heikendorf befindet sich eine Tafel mit den Namen der 54 gefallenen Besatzungsmitglieder von U 525. Von 40.000 deutschen U-Boot-Fahrern im Zweiten Weltkrieg kamen 27.494 ums Leben. Von 859 deutschen U-Booten, die zirka 2.700 feindliche Handelsschiffe mit annähernd 14 Millionen BRT und 170 Kriegsschiffe versenkten, gingen 757 verloren. ⚓

VON DER FREGATTE ZUR LUXUSJACHT: *CHRISTINA O.*

# Schwimmender Party-Palast

**Der Schampus floss in Strömen, die Reichen, Schönen und Mächtigen dieser Erde tummelten sich auf der mosaikverzierten Tanzfläche und räkelten sich auf dem Kompassdeck. 30 Jahre lang war die *Christina O.* einer der Hotspots des internationalen Jetsets. Etwas ist von ihrem Glanz geblieben**

Von Ingo Thiel

**VON BEGINN AN EINE LEGENDE:** Einst Fregatte der Royal Canadian, dann Aristoteles Onassis' Schmuckkästchen, das er nach seiner Tochter Christina benannte. Aufnahme im Hudson River vor New York von 1961

Foto: picture-alliance/dpa/UPI

Die ersten Seemeilen des späteren Luxusgefährts waren mit Leid und Tod verbunden. Denn 1943 im kanadischen Montreal bei der Werft Canadian Vickers als Fluss-Klasse-Fregatte (K327) der kanadischen Marine gebaut, nahm das Schiff, nach einigen Einsätzen als Geleitschutz bei Nordatlantik-Konvois, im Jahr darauf unter dem Namen *Stormont* an der Landung der alliierten Truppen in der Normandie teil.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Fregatte nicht mehr gebraucht und dümpelte vor sich hin, bis Tankerkönig Aristoteles Onassis das Schiff 1948 für den Schrottwert von 34.000 US-Dollar erwarb. Bei den Kieler Howaldtswerken ließ der Reeder die Fregatte von Ende 1952 bis Mitte 1954 für die damals gigantische Summe von vier Millionen US-Dollar (entspricht heute etwa 34 Millionen Euro) herrichten und auf 99 Meter verlängern. Dabei wurde an nichts gespart, für den Umbau verwendete man weltweit bezogene Materialien von höchster Qualität.

**EDELSTES INTERIEUR:** **Onassis ließ kostbarste Materialien verbauen; so waren beispielsweise sämtliche Bäder mit Marmor ausgekleidet und die Wasserhähne vergoldet**

Foto: Interfoto/Friedrich

## Komplette Verwandlung

Von der Fregatte blieb nicht mehr viel übrig, das Schiff wurde zur Luxusjacht par excellence aufgemotzt – extravaganter, eleganter, verschwenderischer und protziger als jede Jacht zuvor. Der Wille und der Spaß daran, seinen großen griechischen Reeder-Rivalen Stavros Niarchos zu übertrumpfen, trieben Onassis an, ein derart aufwendiges und teures Party-Schiff zu bauen, das einen neuen Luxusstandard setzte. Welcher Prunk an Bord herrschte, beschreibt wohl am besten ein Zitat von Pat Nixon, Ehefrau des US-Präsidenten Richard Nixon: „Ari Onassis hat mehr Gold in seinem Badezimmer als die meisten Regierungen in ihrem Staatsschatz."

Architekt Cäsar Pinnau verpasste dem Schiff eine neue Linie und wählte eine für die 1950er-Jahre typische Stromlinienform; der Bug wurde neu aufgebaut. Mit diesem markanten, schnittigen Bug, der langen Linie, den abgerundeten Aufbauten, ganz in strahlendem Weiß gestrichen, mit gelbem Schornstein stach die *Christina O.* schon von außen hervor. Die Außendecks wurden als Open-Air-Räume mit vielen Möglichkeiten zum Sonnenbaden, Faulenzen und für Geselligkeit hergerichtet.

## Jeder erdenkliche Luxus

Die oberste Ebene der Jacht, das Kompassdeck, war mit Liegestühlen zum Sonnenbaden und einer Bar für Erfrischungen versehen. Das geräumige Promenadendeck darunter verfügte über einen großen Whirlpool sowie Restaurants und Bars im Freien. Am beeindruckendsten war das Hauptdeck mit Hubschrauberlandeplatz im Bugbereich und dem berühmten Swimmingpool auf

**TECHNISCHE DATEN**

*Christina O.*

| | |
|---|---|
| **Flagge** | Malta |
| **Bauwerft** | Canadian Vickers (Baunummer 167) |
| **Kiellegung** | 23.12.1942 |
| **Indienststellung** | 27.11.1943 |
| **Länge** | 99,15 m (Lüa) |
| **Breite** | 11,12 m |
| **Tiefgang** | 4,27 m |
| **Vermessung** | 1.802 BRZ |
| **Maschine** | 2 × Dieselmotor, 5.500 PS (4.045 kW) |
| **Höchstgeschwindigkeit** | 16 kn |
| **Passagiere** | 34 (17 Kabinen) |
| **Besatzung** | 38 |

**PRESTIGEOBJEKT:** Zum Spottpreis angekauft, steckte Onassis vier Millionen Dollar in den Umbau, den er von den Howaldtswerken Kiel vornehmen ließ Foto: Interfoto/Friedrich

ARISTOTELES ONASSIS

## Reeder-Karriere

Der am 15. Januar 1906 geborene Aristoteles Sokrates Homer – „Ari" – Onassis emigrierte mit 16 Jahren aus seiner Geburtsstadt Smyrna nach Argentinien. Dort arbeitete er als Kurier, Telefonist und Hotelpage, verkaufte nebenbei türkischen Tabak und machte nach zwei Jahren bereits zwei Millionen Dollar Umsatz. Dann exportierte er Rinderfelle und Leder, später Getreide nach Europa. Als durch die Weltwirtschaftskrise eine Gruppe kanadischer Reeder in Konkurs ging, erwarb Onassis 1932 ihre sechs größten Schiffe für einen Bruchteil des Marktwerts – der Beginn einer erfolgreichen Reeder-Karriere. Zu Spottpreisen kaufte er der US-Marine nach dem Zweiten Weltkrieg Tanker ab und wurde binnen kürzester Zeit durch Öltransporte reich. Die Flotte seiner 30 Reedereien umfasste in den 1950er-Jahren mehr als 900 Schiffe. Er galt damals als reichster Mann der Welt. Richtig glücklich wurde der Tankerkönig aber offenbar nicht, wie zwei Bemerkungen erahnen lassen: „Wer behauptet, mit Geld sei alles möglich, der beweist nur, dass er nie welches gehabt hat!" und „Ein reicher Mann ist ein armer Mann mit viel Geld" lauteten die bitteren Bonmots.
Im Januar 1973 stürzte sein Sohn Alexander mit dem Flugzeug ab, am 15. März 1975 starb Aristoteles Onassis im amerikanischen Krankenhaus in Neuilly-sur-Seine an den Folgen einer Lungenentzündung.

dem Achterdeck: Per Knopfdruck ließ sich der Pool zu einer Tanzfläche verwandeln, indem der Boden des bronzeumrandeten Beckens nach oben fuhr. Onassis hatte den Beckenboden mit einer originalgetreuen Kopie des berühmten minoischen Mosaikbullen aus dem Palast von Knossos in Auftrag gegeben; dieser wurde von den Handwerkern perfekt für ihn nachgebaut.

Onassis hatte von Anfang an sehr genaue Vorstellungen: Er wollte unbedingt Dampfmaschinen als Antrieb, da sie ruhiger laufen als Schiffsdiesel. Die weitere Technik an Bord, ob auf der Brücke, in der Küche oder zur Unterhaltung, war aber für damalige Verhältnisse topmodern. Eigens für Onassis konstruierte man ein ultraschnelles Tragflächenboot, angetrieben vom Motor eines 300er-Mercedes. Dazu kam ein Wasserflugzeug, das an Deck gelagert und von einem Kran angehoben wurde, um einen schnellen Zugang zum und vom Schiff zu ermöglichen. Gäste wurden mit eleganten Mahagoni-Motorbooten von Riva getendert, für Ausflüge stand ein offener Fiat 500 Roadster zur Verfügung. Außerdem war die *Christina O.* mit viel Wasserspielzeug und Wassersportgerät ausgestattet, darunter ein Glasbodenboot. Für Sportliche gab es einen Fitnessraum mit Fensterfront, und für medizinische Notfälle ließ Onassis einen Operationsraum inklusive Röntgenanlage einbauen.

> **„Ari hat mehr Gold in seinem Badezimmer als die meisten Regierungen in ihrem Staatsschatz"**
>
> Pat Nixon,
> Ehefrau des US-Präsidenten Richard Nixon

### Spezielle Wünsche

Einmalig war die Innenausstattung, die Onassis bis ins Detail begleitete. Jedes Mal, wenn der Reeder zum Stapellauf eines Tankers nach Deutschland kam, fuhr er zunächst nach Kiel und brachte tausend Änderungswünsche vor. Denn das Schiff sollte ein schwimmender Vergnügungspalast werden und eine einzigartige Auswahl an Freizeit- und Unterhaltungsmöglichkeiten bieten. Dazu gehörten eine mit Eichenholz getäfelte Bibliothek mit grün gepolsterten Stühlen

**GESCHMACK UND GESCHMACKLOSIGKEIT: Oben ein Renoir-Gemälde in der Bibliothek, links die berühmten Barhocker mit dem Bezug aus Walvorhäuten und Killerwalzähnen als Fußstützen** Fotos: akg-images (2)



**KEINE KOMPROMISSE: Ex-Premier Winston Churchill, stilecht in Marineuniform, genießt die Ruhe und die Aussicht auf der Jacht, die ihn und seine Frau 1961 nach New York brachte** Foto: picture-alliance/dpa/DB Schulman-Sachs

und Sofas sowie ein riesiger Salon mit drei großen Sitzbereichen. Dieser Raum diente auch als Ballsaal mit einem erhöhten Podest für das Orchester sowie als Kino.

Im Musikzimmer stand ein Steinway-Flügel, an dem später Maria Callas und Frank Sinatra Privatkonzerte gaben. Die Front des im Stil eines englischen Landhauses eingerichteten Rauchsalons mit Kamin war mit Lapislazuli ausgekleidet, die Türgriffe bestanden aus Rosenquarz. Der stattliche Speisesaal auf dem Hauptdeck bot Platz für 42 Gäste, davon 28 am Haupttisch. Für Kinder gab es ein Spielzimmer mit reichlich Spielzeug, die Wände hatte der bekannte Illustrator Ludwig Bemelmans bemalt.

## Zweifelhafte Stilelemente

Die Krönung aber war „Ari's Bar": Inneneinrichter hatten die Theke aus dem Holz einer gesunkenen spanischen Galeone und dicken Tauen fertigen lassen, als Bargriffe fungierten polierte Killerwalzähne, und die Barhocker waren mit der Vorhaut von Walpenissen bezogen! Dies bestätigt der erste Kapitän des Schiffes, der Deutsche Sven Thienemann,

**AUF EINEN DRINK ODER ZWEI:** **Die Witwe des ermordeten US-Präsidenten Jackie Kennedy (mit Kopftuch) war 1963 erstmals eingeladen worden**

Foto: picture-alliance/AP Photo

der zuvor für die Walfangflotte von Onassis gefahren war und die Häute selbst besorgt hatte. Ein majestätisches Atrium mit einem Mosaik des Onassis-Logos ermöglichte den Gästen den Zugang zu zwei weiteren Salons auf dem Promenadendeck über eine Wendeltreppe. In den Treppenhäusern sah man handgefertigte Schiffe aus Tierknochen sowie ein Schwert aus purem Gold – eine Gabe des saudischen Königs.

## Vergoldete Wasserhähne

Die „Onassis Suite" benannte Hauptkabine der Jacht erstreckte sich über den gesamten vorderen Teil des Brückendecks und bestand aus drei Räumen: einem riesigen Schlafbereich mit großem Badezimmer, einem weißen Penteli-Marmorbad und einem Arbeitszimmer mit Privatbibliothek. Die insgesamt 736 Quadratmeter große Suite war mit handgefertigten italienischen Möbeln ausgestattet. Das Schlafzimmer beleuchteten Wandlampen aus Baccarat-Kristall, die Bibliothek war mit altem Eichenholz getäfelt und verfügte über einen Kamin aus Onyx. An den Wänden hingen Originalkunstwerke, darunter ein mehrere Millionen teures Meisterstück von Pierre-Auguste Renoir (in der Bibliothek). Für Gäste standen zehn großzügige Doppelkabinen auf dem Hauptdeck und acht Kabinen auf dem Unterdeck bereit. Alle Badezimmer waren mit Marmor ausgekleidet, die Wasserhähne vergoldet.

Die feierliche Indienstnahme als Luxusjacht fand am 8. Juli 1954 statt – das erste von unzähligen rauschenden Festen an Bord. Dabei nutzte die Familie das Schiff, das Onassis nach seiner 1950 geborenen Tochter *Christina O.* getauft hatte, zunächst vor allem als Rückzugsort. Doch wenn Onassis' erste Frau Tina mit den Kindern Alexander und Christina von Bord ging, waren kurze Zeit später andere Frauen an Bord. So verbrachte Onassis auf der Jacht auch viel Zeit mit seiner Geliebten, der weltberühmten Opernsängerin Maria Callas, was 1960 zur Scheidung führte.

Denn Onassis verbarg seine amourösen Abenteuer keineswegs, im Gegenteil – häufig ließ er bei ausgewählten Paparazzi ein Wort fallen, weil er erkannt hatte, dass ihre Geschichten ihn noch interessanter machten. Am 20. Oktober 1968 heiratete Onassis Jackie Kennedy, die Witwe des ermordeten amerikanischen Präsidenten John F. Kennedy; der Hochzeitsempfang fand an Bord statt. Die bisherige Geliebte des Reeders, Operndiva Callas, soll von der Liaison aus der Zeitung erfahren haben.

SIE LIESSEN ES KRACHEN

### Party-Hotspot

Hollywoodstars wie Liz Taylor, Grace Kelly, Greta Garbo, Marilyn Monroe, John Wayne oder Richard Burton feierten genauso gern auf der *Christina O.* wie Sänger Frank Sinatra, Operndiva Maria Callas, Ballettstar Rudolf Nurejew, die Wirtschaftsmagnaten John D. Rockefeller und J. Paul Getty, Eva Peron, die Staatspräsidenten John F. Kennedy und Tito, König Faruk von Ägypten, König Faud von Saudi-Arabien, der Aga Khan oder der griechische Ministerpräsident Karamanlis. Winston Churchill nahm insgesamt an acht Fahrten teil und feierte mit Frau Clementine Goldene Hochzeit an Bord. Ein Ereignis aber überstrahlte all diese zahlreichen Feste: Auch die Hochzeitsfeierlichkeiten von Grace Kelly und Rainier III. von Monaco fanden auf der *Christina O.* statt.

## Hohe Kosten

Nur sieben Jahre später starb Onassis mit 69 Jahren an einer Lungenentzündung. Nach seinem Tod schenkte seine Tochter und Haupterbin Christina die Luxusjacht dem griechischen Staat, der das Schiff in *Argo* umbenannte und bis 1990 als Staatsjacht für Empfänge nutzte. Dann entschied die griechische Regierung, das ehemalige Prunkstück, das hohe Instandhaltungskosten verschlang, stillzulegen und zu verkaufen. Es dauerte acht Jahre, bis der Staat mit dem Reeder Ioannis Pavlos Papanikolaou, der als Kind mit seinen Eltern auf der *Christina O.* zu Gast gewesen war, einen Käufer fand.

Bis 2003 wurde das wieder in *Christina O.* umbenannte Schiff auf der kroatischen Werft Viktor Lenac zu einer Charterjacht umgebaut. Die Arbeiten dauerten viel länger als erwartet, denn ein großer Teil des Rumpfs

musste ausgetauscht werden. Ging das erste Bestandsgutachten noch von 65 Tonnen Stahl aus, die ersetzt werden müssten, waren es am Ende 650. Die originalen Dampfmaschinen wurden durch zwei MAN-Dieselmaschinen und drei MAN-Generatoren ersetzt. Der Umtausch des Antriebs schaffte erheblich mehr Platz und ermöglichte den Bau zusätzlicher Kabinen sowie eines weiteren Speisesaals. Auch die gesamte Elektrik wurde erneuert.

## Pfiffiges Investment

Um die horrenden Kosten zu bezahlen, ließ Papanikolaou im April 2000 auf den Cook-Inseln einen Investorenfond auflegen. In „The Christina Limited Partnership" zahlten Vermögende aus aller Welt ein und profitierten dabei von einem Steuersparmodell. Im Jahr 2011 wurden die Innenräume der Jacht noch einmal umfassend restauriert, das weitläufige Interieur dabei vollständig entkernt. Die Eigner wollten die Jacht in ihrem möglichst ursprünglichen Zustand wiederherstellen, in einem Stil, den Onassis gebilligt hätte. Denn einige IMO-Vorschriften hatten sich geändert, neben vielen modernen Annehmlichkeiten musste eben auch neue Sicherheitstechnik integriert werden.

**FÜR JEDEN MIT DEM NÖTIGEN KLEINGELD:** Die Superjacht kann für 560.000 Euro pro Woche gechartert werden: www.yachtcharterfleet.com/luxury-charter-yacht-23156/christina-o.htm Foto: picture-alliance/Schroewig

Die Eigner ließen alle Artefakte sensibel restaurieren und die Innenausstattung um zahlreiche Erinnerungsstücke ergänzen. So hängt im Musikzimmer, das in Maria-Callas-Lounge umgetauft wurde, jetzt ihre einzige goldene Schallplatte. Rund zehn Millionen US-Dollar kostete die Renovierung – mehr als das Doppelte des ursprünglichen Umbaus Anfang der 1950er-Jahre. Heute genießen Chartergäste nicht nur die luxuriösen Unterkünfte und den erstklassigen Bordservice, sondern auch die Künste eines Sternekochs und ein Six-Senses-SPA.

Die Gästeliste liest sich wie zu Zeiten von Onassis, nach wie vor kommen die „Reichen, Schönen und Mächtigen". Unter anderem gönnten sich Paul McCartney, Donatella Versace, Tommy Hilfiger, Prinz Andrew, Madonna und Johnny Depp den Aufenthalt an Bord. Und am 3. August 2020 fand wieder eine Hochzeit statt, die Schlagzeilen machte: Model Heidi Klum segelte mit Musiker Tom Kaulitz und rund 100 Gästen im Meer vor Capri nicht nur in den Hafen der Ehe, sondern verbrachte die anschließenden Flitterwochen auf der *Christina O.* ⚓

**IM HAFEN VON MONACO:** Umgebaut und restauriert, steht die *Christina O.* noch heute auf Platz 40 der längsten Motorjachten der Welt Foto: picture-alliance/Schroewig/Eva Oertwig

GROSSKAMPFSCHIFFE DER K. U. K. FLOTTE: DIE *TEGETTHOFF*-KLASSE

# Unter rot-weiß-roter Flagge

**Österreich und Seemacht? Diese Begriffe scheinen nur schwer zusammenzupassen. Und doch unterhielt die Hofburg eine respektable Flotte – sogar Schlachtschiffe**

Von Peter H. Block

Als im Jahr 1374 die Gebiete von Istrien und Krain an Österreich fielen, war die Basis für den österreichischen Seehandel geschaffen. Der Erwerb von Fiume (heute Rijeka) 100 Jahre später vergrößerte Österreich erneut, und mit der zur damaligen Zeit stärksten Seemacht im Mittelmeer, der Republik Venedig, betrieb das Alpenland durch Verträge gebundenen friedlichen Seehandel.

Die einzigen Störenfriede – die maurischen und türkischen Freibeuter – wurden verjagt, als im Jahr 1571 die vereinigte österreichisch-spanisch-venezianisch-päpstliche Flotte unter Don Juan d'Austria in der Seeschlacht bei Lepanto die muslimische Armada vernichtete.

Bereits 1719 rief Wien die erste k. k. (kaiserlich-königliche) Kriegsflotte ins Leben, die sich auf das neu gegründete Marinearsenal Triest stützte. Diese Flotte war jedoch zu schwach, um den eigenen Seehandel wirksam schützen zu können. Zudem entsprach sie nicht der kontinentalen Denkweise der Österreicher, sodass sie nach nur kurzem Siechtum wieder verschwand. Und auch einer Neugründung im Jahr 1786 durch Kaiser Josef II. war ein ähnliches

**SCHLACHTSCHIFFE DER *TEGETTHOFF*-KLASSE:** Durch das undurchsichtige Verhalten des italienischen Bundesgenossen sah sich die Doppelmonarchie zum Bau von Großkampfschiffen veranlasst

Foto: picture-alliance/Design Pics/Ken Welsh

**HISTORISCHES ERBE:** In der Seeschlacht bei Lepanto 1571 besiegte die vereinigte österreichisch-spanisch-venezianisch-päpstliche Flotte unter Don Juan d'Austria die muslimische Armada

Foto: picture-alliance/TopFoto

**„HÖHER ALS DAS LEBEN STEHT DIE PFLICHT":** Flagge der k. u .k. Kriegsmarine in der Ausführung von 1869 bis 1915; Datierung von 1914

Foto: Interfoto/Hermann Historica

Schicksal beschieden. Die relativ schwache „Triester Marine“ musste im Ersten Koalitionskrieg mit Frankreich (1793 bis 1797) durch zahlreiche armierte Handelsschiffe verstärkt werden.

## Wechselndes Kriegsglück

Der Frieden von Campo Formio im Jahr 1797 bescherte Österreich dann die Gebiete von Venedig mit Istrien und Dalmatien. Die k. k. Marine verleibte sich zahlreiche venezianische Kriegsschiffe ein, die Österreich jedoch nach seiner Niederlage im Dritten Koalitionskrieg 1805 an das neu gebildete Königreich Italien abtreten musste. Nach dem vierten verlorenen Krieg gegen Frankreich 1809 ging Österreich schließlich das gesamte noch verbliebene Küstengebiet verloren und die rot-weiß-rote Flagge verschwand für vier Jahre von der See.

Erst Napoleons Niederlagen in den Jahren 1813/14 brachte Österreich die ursprünglichen Gebiete wieder zurück. Zusätzlich sprach der Wiener Kongress der Donaumonarchie die 1797 im Tausch gegen die österreichischen Niederlande (Belgien) und die Lombardei erworbenen Gebiete wieder zu.

Mit der Februarrevolution von 1848, die von Frankreich auf Italien übergriff, revoltierte auch Venedig gegen Österreich, musste aber im August 1849 nach der Seeblockade durch Österreichs Marine kapitulieren. Danach entfernte man die italienischen Seeleute unter den Besatzungen und änderte die italienischen Schiffsnamen ins Deutsche ab. Doch schon 1866, nach Österreichs Niederlage gegen das mit Italien verbündete Preußen bei Königgrätz, verlor Österreich Venedig und Venetien endgültig an Italien.

**WESTFÄLISCHE WURZELN:** Der österreichische Vizeadmiral und Kriegsmarine-Kommandant Wilhelm von Tegetthoff (1827–1871) verfügte gegen den Widerstand des Generalstabs über eine enorme Machtfülle

Foto: picture-alliance/Imagno/Austrian Archives

Danach änderte selbst der Sieg der österreichischen Flotte unter Konteradmiral Wilhelm von Tegetthoff über ein italienisches Geschwader in der Seeschlacht bei Lissa im selben Jahr nichts. Tegetthoff hatte schon zwei Jahre zuvor von sich reden gemacht, als im deutsch-dänischen Krieg ein österreichisch-preußisches Geschwader unter seiner Führung im Gefecht bei Helgoland einem überlegenen dänischen Verband ein Remis aufzwang. Der Kaiser ernannte den Steirer Tegetthoff nach dem Sieg bei Lissa zum Vizeadmiral und im Februar 1868 zum Marinekommandanten sowie zum Chef der Marinesektion des Reichskriegsministeriums.

## Neuorganisation

Tegetthoff begann daraufhin sofort mit der Umorganisation der Flotte. Die Ausbildung der Seeoffiziere, Mannschaftsschulen sowie Lehrgänge für Marineingenieure waren sein Verdienst, bis der Tod infolge einer Lungenentzündung dem erst 43-Jährigen am 7. April 1871 das Konzept aus der Hand nahm. Sein Grabmal steht heute auf dem St.-Leonhard-Friedhof in Graz.

Der große Wandel im Kriegsschiffbau begann 1906, als in England ein Schiff vom Stapel lief, das einer ganzen Generation von Großkampfschiffen seinen Namen gab: *HMS Dreadnought* mit einer Einheitsbewaffnung von zehn 30,5-cm-Geschützen in fünf Zwillingstürmen und einer Geschwindigkeit von 21,5 Knoten (40 km/h).

**STAPELLAUF IN TRIEST:** Im Beisein des Thronfolgerpaares glitt *Viribus Unitis* am 20. Juni 1911 in ihr Element und diente im Ersten Weltkrieg als Flottenflaggschiff

Foto: Interfoto/Austrian National Library/Heinrich Schuhmann

**GROSSER MOMENT:** Am 21. März 1912 lief *SMS Tegetthoff* vom Stapel, die mit einer Maschinenleistung von 25.000 PS maximal 22.860 Tonnen verdrängte

Foto: Interfoto/Austrian National Library/Heinrich Schuhmann

**SCHWERE ARTILLERIE:** Die zwölf 30,5-cm-Geschütze L/45 verliehen der *Tegetthoff*-Klasse eine starke Feuerkraft. Im internationalen Vergleich zogen sie mit der Armierung von Schlachtschiffen der Seemächte gleich

Fotos (2): Archiv *Schiff Classic*

Konsequenterweise mussten sich auch die übrigen Seemächte mit der Konstruktion solcher *all big gun caliber battleships* befassen und damit auch die österreichische Marine. Hier war es in erster Linie der Initiative von Admiral Graf Montecuccoli zu verdanken, dass Österreich schon früh zur Produktion solcher „*Dreadnoughts*" übergehen konnte.

## Ein Bauauftrag geht an Ungarn

Für den Bau solcher Schiffe kam als einzige Werft Stabilimento Tecnico Triestino (STT) in Triest infrage, die auch sofort großes Interesse an einem solchen Auftrag zeigte. Im Juli 1909 erklärte sich die Werft bereit, drei Großkampfschiffe auf Stapel zu legen und die Kosten zunächst vorzufinanzieren. Die Pläne entstanden unter der Leitung des Generalschiffbauingenieurs Siegfried Popper, nach dessen Entwürfen man auch die drei Linienschiffe der *Radetzky*-Klasse gebaut hatte. Mit der Konstruktion der 30,5-cm-Drillingstürme befassten sich die Skoda-Werke in Pilsen als führende Waffenschmiede der k. u. k. Doppelmonarchie. Die Schiffe der *Tegetthoff*-Klasse waren die weltweit ersten Schlachtschiffe, die Drillingstürme trugen.

**Architektonisch hatte die *Tegetthoff*-Klasse viel Ähnlichkeit mit den Übergangslinienschiffen der *Radetzky*-Klasse (*Radetzky, Erzherzog Franz Ferdinand, Zrinyl*)**

Künftig wollte die Marine vier Einheiten zu einer Division zusammenfassen, sodass ein viertes Schiff dieser Klasse bei der in Fiume gelegenen Werft Danubius & Co. in Auftrag ging. Es war das einzige ungarische Unternehmen dieser Art.

## Der Kaiser entscheidet

Als Namen für diese vier Schiffe hatte die Marinesektion *Tegetthoff*, *Prinz Eugen*, *Don Juan* und *Hunyadi* vorgeschlagen, aber der Kaiser behielt sich die Namensgebung für das erste fertiggestellte Schiff selbst vor, nämlich *Viribus Unitis* (Latein: „Mit vereinten Kräften"), seiner persönlichen Devise. Das vierte, bei Danubius gebaute Schiff, taufte man nach dem ungarischen National-

**ZEIGEN, WAS MAN HAT:** Propagandapostkarte der am 8. Juli 1914 in Dienst gestellten *Prinz Eugen*, die gemeinsam mit der *Viribus Unitis* am 24. Mai 1915 die italienische Küste um Ancona beschoss

Foto: Interfoto/Imagno/Archiv Jontes

**RISSZEICHNUNG *SMS PRINZ EUGEN*:** Im Gegensatz zu den Vorgängern mit Sexagonal-Aufstellung war die Schwere Artillerie der *Tegetthoff*-Klasse in Mittschiffsaufstellung angeordnet

Sammlung GSW

heiligen König Stephan *Szent Istvan*, sodass die anderen beiden Schiffe als *Tegetthoff* und *Prinz Eugen* vom Stapel liefen.

Die Schwere Artillerie war bei diesen Schiffen zum ersten Mal in Drillingstürmen vereinigt, was durch die überhöhte Aufstellung der Türme II und III einen optimalen Bestreichungswinkel aller Türme bedeutete. Ein Geschoss der „Schweren" brachte 450 Kilogramm auf die Waage; somit betrug das Geschossgewicht einer Breitseite aus den zwölf 30,5-cm-L/45-Rohren 5.400 Kilogramm, also knapp fünfeinhalb Tonnen; 170 Kilogramm Röhrenpulver verliehen der Granate bei 20 Grad Rohrerhöhung eine Reichweite von 20 Kilometern, die Feuergeschwindigkeit lag bei zwei Schuss pro Minute. Pro Rohr führte man 76 Granaten mit, also insgesamt 912. Die Lebensdauer eines Rohres lag bei 200 Schuss.

Die Mittelartillerie war in Kasematten untergebracht und bestand aus zwölf 15-cm-L/50-Reduitgeschützen, Reichweite 15 Kilometer. Zur Torpedobootsabwehr standen an Oberdeck noch 18 7-cm-L/50-Geschütze, Kadenz 20 Schuss pro Minute. Zusätzlich wurden ab 1914 auf den Turmdecken der Türme II und III noch Ballonabwehrgeschütze (BAG) des gleichen Kalibers montiert.

Vier Unterwasser-Torpedorohre (ein Bug-, ein Heck- und zwei Breitseitrohre) vervollständigten die Armierung; an Bord befanden sich 14 53,3-cm-Torpedos. Die Feuerleitung war mit englischen Barr-&-Strout-Schnittbild-Entfernungsmessern ausgestattet, und zwar im vorderen und achteren

**SMS TEGETTHOFF IN SEE:** Bis auf die gelegentlichen Vorstöße an der östlichen Adriaküste oder die Beschießung von Ancona blieben die „Tegetthoffs" in Pola

Foto: Interfoto/Mary Evans/Robert Hunt Library

**VIRIBUS UNITIS:** Trotz des hohen Gewichtes tauchte der Schiffskörper nur um 0,04 Meter tiefer ein Foto: Archiv *Schiff Classic*

**PRINZ EUGEN:** Der achtere Mast erhielt zur Feindaufklärung bei Nacht eine zweite Scheinwerferplattform Foto: Archiv *Schiff Classic*

Kommandostand je ein Gerät mit zwölf Fuß (= 3,65 m) Basislänge in Drehhaube und in den zwei Batterie-Kommandoständen je ein 9-Fuß-Gerät (= 2,74 m), ebenfalls in Drehhaube. Zusätzlich befand sich in jedem der schweren Türme ebenfalls noch ein 9-Fuß-Entfernungsmesser.

In den zwei Kesselräumen der Maschinenanlage standen zwölf Yarrow-Kessel mit 24 Feuerungen (bei *Szent Istvan* Babcock & Wilcox). Sie lieferten 27.000 Wellen-PS auf vier Schrauben, welche die 151 Meter langen, 27,37 Meter breiten und 21.592 Tonnen verdrängenden Kolosse mit 20,5 Knoten (= 38 km/h) durch die See trieben. Als erstes Schiff, dessen Baukosten sich auf zirka 82 Millionen Goldkronen pro Einheit beliefen, wurde 1912 die *Viribus Unitis* von der Marine übernommen. 1913 folgte *Tegetthoff*, 1914 *Prinz Eugen* und 1915 *Szent Istvan*.

**Während der Fertigstellung wurde die Panzerung der schweren Türme von 280 auf 305 Millimeter erhöht, wodurch man das Deplacement um einige Hundert Tonnen überschritt**

Die „*Tegetthoffs*“ waren schöne, gut proportionierte Schiffe, die im Vergleich mit deutschen, amerikanischen und japanischen Großkampfschiffen mit einer relativ kurzen Rumpflänge auskamen. Ihre Skoda-Geschütze galten qualitativ als hochwertig – an Reichweite und Zielgenauigkeit waren sie zusammen mit den Feuerleitsystemen den Schiffen vieler anderer Nationen deutlich überlegen.

### Zurückhaltender Einsatz

Allerdings bekamen sie nie die Gelegenheit, diese Dominanz gegen einen Gegner auf See auszuspielen. Die Führung setzte sie nur äußerst zurückhaltend ein und wenn, dann immer nur in der Adria. Ihre seltenen Einsätze beschränkten sich auf den Beschuss von Küstenorten, und der Seebefehlshaber war angewiesen, Gefechte mit italienischen

**VOR ANKER:** Beide Schiffsklassen – *Radetzky* und *Tegetthoff* – galten als gut gelungen und bildeten zusammen den Kern der österreichischen Flotte Foto: Archiv *Schiff Classic*

**TÖDLICH GETROFFEN:** Kurz nach Kriegsbeginn aus Sicherheitsgründen nach Pola verlegt und dort fertiggestellt, wurde *Szent Istvan* am 11. Juni 1918 durch Torpedotreffer des italienischen MTB MAS 15 versenkt Fotos (2): Interfoto/Mary Evans/Robert Hunt Library

Großkampfschiffen möglichst zu vermeiden. Als modernste Einheiten der k. u. k. Marine bildeten sie das Rückgrat der Mittelmeerflotte und wären im Falle eines Verlustes nicht zu ersetzen gewesen.

Schließlich erlebten die Schiffe nur zwei Einsätze, von denen der letzte nicht beendet wurde. Unmittelbar nach der Kriegserklärung Italiens dampften *Viribus Unitis*, *Prinz Eugen* und *Tegetthoff* am 24. Mai 1915 zum Landzielbeschuss an die italienische Ostküste mit der Aufgabe, die Lagerhäuser, Hafen- und Bahnanlagen von Ancona durch Artilleriefeuer zu zerstören. Zum zweiten Einsatz verließen alle vier Schiffe am 8./9. Juni 1918 Pola zu einer Aktion gegen die alliierten Sperren in der Straße von Otranto.

Im Morgengrauen des 10. Juni griffen zwei italienische U-Jagd-Motorboote mit Torpedos *Tegetthoff* und *Szent Istvan* neun Seemeilen südwestlich der Insel Premuda an. Ein Torpedo traf *Szent Istvan* an Steuerbord in Höhe des Schotts zwischen den beiden Kesselräumen. Diese liefen voll, die Schlagseite nahm zu und konnte auch durch Gegentrimmen und Schwenken der schweren Türme nach Backbord nur kurz aufgehalten werden. Der Ausfall der Pumpen tat ein Übriges, und um 6:05 Uhr wälzte sich der Koloss herum, blieb zunächst kieloben liegen und sank sieben Minuten später mit 89 Seeleuten.

## Ende einer stolzen Ära

Ein Italiener brachte auch der *Viribus Unitis* das Ende. Mit einem zum Fahrzeug umgebauten Torpedo drang der Marineingenieuroffizier Raffaele Rossetti zusammen mit dem Arzt Leutnant Paolucci in der Nacht zum 1. November in den Kriegshafen Pola ein und befestigte einen Sprengkörper an der Backbordseite des an der Boje liegenden Schiffes. Beim Ablaufen wurden die beiden „Torpedoreiter“ entdeckt und gefangen genommen. Gegen 6:20 Uhr ging die Sprengladung hoch, kurz darauf kenterte das Schiff. Interessant ist, dass die k. u. k. Kriegsmarine zu diesem Zeitpunkt praktisch nicht mehr existierte. Die Flaggen waren niedergeholt, die Flotte mit Verfügung Kaiser Karls vom 30. Oktober an den neuen südslawischen Nationalstaat übergeben worden.

Die *Tegetthoff* wurde als Kriegsbeute Italien zugesprochen und in La Spezia abgewrackt. *Prinz Eugen* ging an die Franzosen, die die Artillerie ausbauten und dem Heer übergaben. Das ausgeschlachtete Wrack sank am 28. Juni 1922 als Zielschiff im Feuer schwerer Artillerie des französischen Mittelmeergeschwaders. ⚓

**AUSGEWEIDET:** Nach dem Ersten Weltkrieg nutzten die Franzosen *Prinz Eugen* als Zielschiff für Bombenflugzeuge sowie Schlachtschiffe, die das Schiff schließlich südlich von Toulon versenkten

Foto: Archiv *Schiff Classic*

**KNISTERNDE SPANNUNG:**
Mit wenigen Handgriffen entsteht eine überwältigende Szenerie – das Museum U 995 verwandelt sich zu einem Kampfboot vom Typ VII C 41

Alle Fotos: Freundeskreis U 995

U 995 ALS „LEBENDIGES MUSEUM"

# Spuren der Geschichte

**Das bekannte U-Boot U 995 einmal anders: Der Deutsche Marinebund (DMB) bietet eine außergewöhnliche Führung mit Darstellern in historischen Uniformen vor authentischer Kulisse an. Ein ganzheitliches Museumserlebnis mit Garantie auf Fortsetzung nach der Corona-Pandemie**

Von Katrin Anna Lehnen und Paul-Patrick Schröder

Die Besucher drängeln sich durch die enge Stahlröhre. Der Diesel dröhnt aus einem versteckten Lautsprecher, während sich Groß und Klein durch den mit Seesäcken und Kisten verstellten Gang arbeiten. Dabei ziehen vor allem die Großgewachsenen den Kopf ein, um nicht gegen die mit Broten und Konserven gefüllten Netze an der Decke zu stoßen. Während der Guide mit seinen Unterstützern das Boot, seine Funktion und Geschichte erklärt, kommen immer neue Fragen aus dem Publikum . Das Boot, sonst nüchterner technischer Ausstellungsort, präsentiert sich den Gästen ungewohnt lebendig.

## Idee der Ausstellungsmacher

Die Attraktivität eines Museums und seiner Ausstellung ist ein stetiger Diskussionspunkt sowohl unter den Besuchern als auch unter jenen, die sie planen und Ausstellungen konzipieren. Das Museum sollte eine möglichst große Zahl von Menschen ansprechen und zum Besuch motivieren. Die Ausstellung wiederum muss thematisch interessant aufgebaut sein und zugleich inhaltlich sowohl Laien als auch bereits vorgebildete Interessierte ansprechen und fordern. All diese Punkte in einem technischen Museum zu vereinigen, stellt die Ausstellungsmacher vor große Herausforderungen. Handelt es sich zudem um ein Schiff mit entsprechend eingeschränkten Platzverhältnissen für Informationstafeln, Erklärungen und Schaubildern, sind besondere Schwierigkeiten zu bewältigen.

Eine Möglichkeit, diese Problematik aufzulösen und den Besuchern ein besonderes Erlebnis zu bieten, setzte die Marinekameradschaft „Freundeskreis U 995" um. Das Unterseeboot vom Typ VII C 41, seit 1972 Mahnmal auf dem Gelände des Marine-Ehrenmals, repräsentiert als letzte Einheit von mehr als 600 gebauten U-Booten des Typs VII den U-Boot-Krieg 1939 bis 1945. Und als 67 Meter langes U-Boot zeigt es zudem die bedrückende Atmosphäre auf, in der rund 50 Mann Besatzung durchschnittlich sechs bis acht Wochen Feindfahrt zusammen durchzustehen hatten.

## Breites Aufgabenspektrum

Zu den Aufgaben des Freundeskreises gehören hauptsächlich Instandsetzungs- und Wartungsaufgaben an U 995 in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Marinebund e.V., der

**HERZ DES BOOTES:** In der abgedunkelten Zentrale erwartet der Obersteuermann viele Fragen zum Einsatz deutscher U-Boote im Zweiten Weltkrieg

**BUGTORPEDORAUM:** Viele Besucher wollen nicht glauben, dass hier 25 bis 30 Mann der Besatzung im Wachwechsel untergebracht waren

**VERGANGENHEIT TRIFFT GEGENWART:** Woldemar Triebel war im Zweiten Weltkrieg I WO auf U 978, dem Schwesterboot von U 995

das Boot verwaltet. Zusätzlich zählt Informationsarbeit zum Aufgabenspektrum, sodass insbesondere nach Mitteln und Wegen gesucht wurde, Besuchern die tatsächliche räumliche Enge an Bord zu vermitteln.

Denn so, wie sich das Boot in Laboe präsentiert, gleicht es einer leeren Hülle. Es fehlen die persönliche Habe von 50 Mann, Munition und Ersatzteile, Ausrüstung und Verpflegung, kurz all das, was die Besatzung zum Leben und Kämpfen brauchte. Also wurde das „Lebendige Museum" initiiert, um den Neugierigen an Bord von U 995 versuchsweise genau das begreifbar zu machen.

Daher wurde das Boot mit Unterstützung des Deutschen Marinebundes für ein Wochenende „bewohnt", Seesäcke und Kisten an Bord geschleppt und Spinde und Schränke befüllt. Als i-Tüpfelchen der ganzen Inszenierung kleideten sich die Kameradschaftsmitglieder in historische Uniformen. Doch weder „Reenactment", also die Darstellung konkreter historischer Ereignisse durch Schauspieler, noch fiktive Alltagshandlungen wie beim Ansatz der „Living History" waren das Ziel.

## Kein Reenactment!

Vielmehr stellte sich jeder Darsteller als eine Art Museumsguide den Fragen der Gäste und präsentierte dabei ein Besatzungsmitglied von U 995, erläuterte dessen Herkunft und Aufgaben an Bord. Somit erlebten die Besucher nicht nur das Boot als Maschine, sondern zudem eine lebendige Mannschaft, die das Boot erst zu dem machte, was es war: ein tödliches Waffensystem.

Diese Form der historischen Aufarbeitung führte zu einer viel lebhafteren Diskussion unter den Besuchern über die Geschichte des Bootes und seiner Besatzung, als es trockene Informationstafeln alleine je hätten leisten können. Die physische und psychische Belastung der U-Boot-Fahrer, die sich mit Kriegsgerät auf engstem Raum, ihren Kameraden und knappen Ressourcen arrangieren mussten und dabei dem Feind und den Naturgewalten der See ausgeliefert waren, wurde nachvollzieh- und erlebbar.

**FÜR INTERESSIERTE**

### Mitmachen und helfen

Der „Freundeskreis U 995" sucht motivierte Helfer, die sich beim Erhalt des U-Bootes einbringen möchten. Bei Interesse bitte mit dem Ersten Vorsitzenden unter p.schroeder@deutscher-marinebund.de oder mit der Bundesgeschäftsstelle des Deutschen Marinebundes unter der Telefonnummer 04343 49484962 Verbindung aufnehmen. Wir freuen uns darauf!

## Viele Frage und Antworten

Auch die besonderen Anforderungen des Krieges, etwa die Ungewissheit, töten zu müssen oder selbst getötet zu werden, konnte sehr viel sensibler vermittelt werden, als dies durch historische Aufnahmen allein möglich wäre. Während also an den Maschinen vorrangig Fragen zu den technischen Anlagen beantwortet wurden, führten die beengten Unterkünfte zu Fragen über Lebensverhältnisse und Sozialisierung der Besatzungsmitglieder.

In der Kombüse erzählte der kameradschaftseigene Smut Wissenswertes zur damaligen Verpflegung (und verteilte auch die eine oder andere „Kostprobe"). In der Zentrale, gleichsam das „Gehirn" des Bootes, beantworteten die Darsteller allgemeine Fragen zur Funktion und Steuerung eines Unterseebootes. Im Bugraum beim dort ausgestellten Torpedo ging es um Waffentechnik und die Erfolge der deutschen U-Boot-Waffe im Allgemeinen.

Dabei kam auch zur Sprache, dass das Unterseeboot eine Waffe der Kriegsmarine und damit Teil der nationalsozialistischen Kriegspolitik war. Verständnisfragen zur Einordnung historischer Zusammenhänge konnten kompetent beantwortet werden, sodass die Veranstalter Wissenslücken zu schließen und Fehlinterpretationen zu einem wichtigen Komplex des Zweiten Weltkriegs vorzubeugen vermochten. Man muss sich immer klar machen, dass die Versenkung eines Schiffes als Erfolg für die eine Seite zu Tod und Leid der anderen führte. Den Seekrieg bestritten nicht kämpfende Schiffe, sondern Menschen.

Das durch den Freundeskreis entworfene Konzept stieß durchweg auf eine sehr positive Resonanz. Mehr als 500 Interessenten besuchten an den beiden Veranstaltungstagen U 995 und erfuhren anschaulich, was sie schon immer wissen wollten – und viel darüber hinaus. Mensch, Material und der erlebte Raum bildeten einen Dreiklang.

Der Freundeskreis, der aufgrund dieser Resonanz nun Klarheit über diesen modernen, multiperspektivischen Ansatz für historische Aufklärung gewonnen hat, wird das fortsetzen, sobald die Voraussetzungen dafür nach der Corona-Pandemie gegeben sind. Dann soll das Boot wieder vom Technikmuseum zu einem Erlebnisraum transformiert werden. ⚓

FREUNDESKREIS U 995 MARINEKAMERADSCHAFT

EINER DER ERFOLGREICHSTEN HANDELSSTÖRER IM ERSTEN WELTKRIEG

# Wolf im Schafspelz

Im November 1916 lief der als Frachtdampfer getarnte Hilfskreuzer *Wolf* zu einer geheimen Mission aus Kiel aus. Unter dem Befehl von Karl August Nerger, dem Urgroßvater unseres Autors, legte er erfolgreich Minen und führte danach Kreuzerkrieg auf allen drei Weltmeeren

Von Wolf-Christian Nerger

**SCHUSS VOR DEN BUG:** Der Kunstdruck nach einem Gemälde von Marinemaler Willy Stöwer von 1925 zeigt das kurze Gefecht zwischen dem *Wolf* (rechts) und dem japanischen Postdampfer *Hitachi Maru* am 26. September 1917 im Indischen Ozean

Foto: Sammlung Nerger

Als *SMS Wolf* Ende 1916 heimlich den Hafen von Kiel verließ, ahnte wohl niemand an Bord, dass man in mehrfacher Hinsicht Marinegeschichte schreiben und Weltrekorde aufstellen würde, was nicht zuletzt an der Persönlichkeit und der Disziplin meines Urgroßvaters lag.

Korvettenkapitän Karl August Nerger besaß große Weitsicht und überließ nichts dem Zufall. Er rüstete den ehemaligen Frachtdampfer *Wachtfels* (5.809 Tonnen) so geschickt mit vier Torpedorohren, sieben 15-cm-Geschützen und 465 Minen aus, dass er als Kriegsschiff nicht zu erkennen war. Er schaffte es sogar, die Marineleitung davon zu überzeugen, ein Wasserflugzeug vom Typ „Friedrichshafen FF 33" als Aufklärer „Wölfchen" an Bord zu nehmen. So wurde der *Wolf* zum ersten Kriegsschiff der Welt mit eigenem Flugzeug. Nach dem Durchbruch durch die englischen Sperren in der Nordsee verfolgte mein Urgroßvater eisern seinen Hauptauftrag, Minensperren vor feindlichen Häfen zu legen. Immer wieder musste die Besatzung auf dem Weg gegen Kohlenfeuer kämpfen, die den wertvollen Brennstoff ständig knapp werden ließen.

## Beginn des Kreuzerkrieges

So entschied der Kommandant nach dem Legen von Minensperren vor Kapstadt, Colombo und Bombay, mit dem Kreuzerkrieg zu beginnen, um an Kohlen zu kommen. Unentwegt musste er entscheiden, in welchen Handelsweg er dampfte, um Kohlenschiffe zu treffen und nicht dem Feind vor die Rohre zu laufen.

Dabei wurde absolute Funkstille gehalten, damit das Schiff unentdeckt blieb. Der feindliche Funk wurde aber mit dem stärksten Funkgerät, das die deutsche Industrie damals liefern konnte, ständig abgehört, um

**WOLF (II): Als Frachttdampfer *Wachtfels* in Flensburg gebaut, erhielt *Wolf* eine starke Bewaffnung und wurde als Hilfskreuzer von Mai 1916 bis Kriegsende in Dienst gehalten**
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

**FELDPOSTKARTE MIT FEHLER:** Ein eindrucksvolles Foto, allerdings ist der mit Kreuz markierte Doppeldecker in der Luft nicht das „Wölfchen“ Foto: Sammlung Nerger

**UNTERSTÜTZUNG:** Das Bordflugzeug vom Typ 33 E „Wölfchen“ war als Aufklärer eingesetzt; außerdem hatte *SMS Wolf* noch 456 Minen an Bord Foto: picture-alliance/akg-images

die Bewegungen von feindlichen Kriegsschiffen und interessanten Frachtern aufzuklären. Aufgrund der geringen Geschwindigkeit des *Wolf* von 10,5 Knoten musste mein Urgroßvater den Feind „strategisch jagen“. Das heißt, da er ihn nicht einholen konnte, schnitt er ihm den Weg ab.

Durch die lange Fahrt bewuchs der Rumpf zunehmend mit Muscheln, sodass im Mai 1917 in der Südsee eine einsame Bucht aufgesucht werden musste, um den Schiffsrumpf zu reinigen und ohne Werftmittel die Maschine zu überholen. Gleichzeitig war der Mangel an Kohlen dramatisch geworden. Sie reichten nur noch für zwei Wochen. So lag der *Wolf* fahruntüchtig in der Südsee vor Anker, als sich plötzlich ein Schiff ankündigte, das die ersehnten Kohlen geladen hatte. Nur: Wie sollte es aufgebracht werden? Mein Urgroßvater setzte auf das „Wölfchen“, das dem unbekannten Schiff entgegenflog. Der Pilot warf eine Sprenggranate aus dem Flugzeug vor den Bug des neuseeländischen 4.000-BRT-Dampfers *Wairuna* und zwang ihn so zum Beidrehen. Der Plan war aufgegangen. Das verlängerte die Reise des *Wolf* um mehrere Wochen.

## Disziplin und Nervenstärke

Eine weitere Schwierigkeit war die Versorgung der Besatzung und der bereits über 300 Gefangenen. Trotz der Ausgabe von gesunden Lebensmitteln fehlte es an Vitamin C. Es gab erste Fälle von Skorbut. Mein Urgroßvater schaffte es jedoch durch perfekte Organisation, die Vorräte so zu verteilen, dass niemand an Bord sein Leben verlor. Später erhielt er dafür den Ehrendoktortitel.

Als der *Wolf* über ein Jahr unterwegs war, glaubte in der Heimat keiner mehr daran, dass es ihn überhaupt noch gab. Auch in der Besatzung wusste niemand, ob er seine Familie jemals wiedersehen würde. Trotzdem gab der *Wolf* kein einziges Funksignal von sich. Mein Urgroßvater bewies Nervenstärke, die hohe Disziplin der Besatzung unter diesen Bedingungen aufrechtzuerhalten.

Am 26. September 1917 geriet der *Wolf* im Indischen Ozean an den japanischen Postdampfer *Hitachi Maru*. Was mein Urgroßvater nicht wusste: Das Schiff war bewaffnet! Als *Wolf* den Weg abschneiden wollte, eröffnete die *Hitachi Maru* aus einer 10-cm-Kanone das Feuer. Es kam zum ersten und einzigen Gefecht und den ersten

**TORPEDO LOS!** Abschuss des achteren Backbord-Torpedorohres. *SMS Wolf* hatte vier TR 50 cm an Bord, die sich auf Schienen ausschwenken ließen Foto: Sammlung Nerger

**GROSSE EHRE:** Der Gouverneur des Reichskriegshafens Kiel, Admiral Gustav Bachmann, bei seiner Ansprache anlässlich der Rückkehr des Hilfskreuzers *SMS Wolf* am 24. Februar 1918 in Kiel p-a/ZB/Berliner Verlag

gegnerischen Verwundeten und Toten während der Fahrt des *Wolf*. Der Japaner ergab sich schließlich. Wertvolle Güter und Kohle wurden übernommen. Aber auch jetzt reichten die Brennstoffvorräte nicht, um in die Heimat zurückzukehren.

### Schwierige Entscheidungen

Hinzu kamen nun auch „Standeskämpfe“ unter den Gefangenen. Weiße wollten nicht mit Farbigen und Offiziere nicht mit Mannschaften in einem Raum leben. Auch Männer und Frauen mussten getrennt werden. Für all diese Fragen musste mein Urgroßvater eine Lösung finden. Da hatte er schon für fast 700 Menschen aller Bevölkerungsschichten und Herkunftsländer zu sorgen.

**Der Zufall wollte es, dass der Ausguck am 10. November 1917 südöstlich von Madagaskar einen Dampfer meldete: den spanischen Frachter *Igotz Mendi***

Endlich! Am 10. November 1917 meldete der Ausguck südöstlich von Madagaskar einen Dampfer. Es war der spanische Kohlenfrachter *Igotz Mendi*. Ein Glücksfall! Das Prisenkommando beschlagnahmte 5.000 Tonnen Kohle, die für England bestimmt waren. Das war ohne Zweifel die Rettung, denn die Menge reichte aus, um den *Wolf* nach Hause zu bringen. Es war so viel, dass mein Urgroßvater entschied, nicht nur

*Weiter auf Seite 72*

DER KOMMANDANT

## Karl August Nerger

Karl August Nerger wurde am 10. Februar 1875 in Rostock geboren. Im Jahr 1893 trat er nach einem kurzen Studium in die Marine ein, für die er sich schon früh begeisterte.
Er machte eine bemerkenswerte Karriere und wurde beim Boxeraufstand um 1900 für seine Leistungen auf dem Kanonenboot *SMS Iltis* (siehe Seite 10) ausgezeichnet. 1914 nahm er als Kommandant des kleinen Kreuzers *Stettin* an der Schlacht vor Helgoland teil.
Er war im Rang eines Korvettenkapitäns, als ihm die Marineleitung 1916 den Auftrag erteilte, den Hilfskreuzer *Wolf* auszurüsten und zu kommandieren. Nach dem Ersten Weltkrieg war Nerger erfolgreich in der Wirtschaft tätig und baute den Werkschutz der Siemens-Schuckert-Werke auf. Ab 1929 gehörte er zum Direktorium des Konzerns. Im Zweiten Weltkrieg wurde der hochdekorierte ehemalige Kaiserliche Offizier, formal im Charakter eines Konteradmirals, von allen damaligen Hilfskreuzer-Kapitänen als Berater hoch geschätzt, verfiel der Ideologie des Nationalsozialismus aber nicht.
Am 15. August 1945 wurde er im Alter von 70 Jahren von den sowjetischen Besatzern im KZ Sachsenhausen inhaftiert. Dort ermordete ihn ein deutscher Aufseher am 12. Januar 1947, weil er seine warmen Stiefel nicht abgeben wollte.

**SELBSTBEWUSSTER CHEF:** Fregattenkapitän Karl-August Nerger war nach seiner Rückkehr von Mai bis November 1918 „Führer der Minensuch- und Räumverbände“ Foto: Sammlung Nerger

WENN DER URGROSSVATER EINE MARITIME LEGENDE IST …

# „Mit der Geschichte identifizieren"

**Seine Familiengeschichte ist Teil der Deutschen Marinegeschichte, denn sein Urgroßvater Karl August Nerger war einer der bekanntesten deutschen Marineoffiziere des Ersten Weltkriegs. Großvater und Vater setzten als Schiffsärzte der Kriegs- und Bundesmarine diese Tradition fort. Und Wolf-Christian Nerger (45) fuhr auf Forschungsschiffen zur See**

Von Stephan-Thomas Klose

SCHIFF*Classic: Sie tragen den Namen „Wolf" in Erinnerung an den Hilfskreuzer SMS Wolf Ihres berühmten Urgroßvaters. Welche Bedeutung hat diese Episode des Ersten Weltkriegs für Sie persönlich?*

**Wolf-Christian Nerger:** Die Geschichte meines Urgroßvaters und seines Hilfskreuzers faszinierte mich immer schon auf ganz besondere Art und Weise. Mein Vater schenkte mir das Buch meines Urgroßvaters „*SMS Wolf*", als ich ein kleiner Junge war. Er erzählte und erklärte mir auch die Zusammenhänge. Für die Familie ist die Fahrt des *Wolf* aber keine Heldentat im herkömmlichen Sinn, sondern die ungeheure Leistung eines Mannes und seiner Besatzung. Mein Urgroßvater schaffte es, sein Schiff mit minimalen Verlusten durch alle nur vorstellbaren Gefahren der damaligen Zeit zu bringen. Dabei stellte er Rekorde auf und behandelte seine Gefangenen nachweislich ebenso fair und anständig wie seine Besatzungsmitglieder. Der *Wolf* hat einen festen Platz in der Marinegeschichte und in unserer Familiengeschichte. Ich bin stolz darauf, den Namen „Wolf" in meinem Namen weitertragen zu dürfen und so die Geschichte ein Stück lebendig zu halten – auch für meine Kinder.

SCHIFF*Classic: Im Dezember 1930 wurde der ehemalige Hilfskreuer SMS Wolf, der inzwischen für eine französische Reederei fuhr, außer Dienst gestellt und im Juli 1931 in Savona/Italien verschrottet. Aber auf den Seen in und um Hannover ist das Schiff noch unterwegs, denn Sie haben sich ein fahrtüchtiges Modell im Maßstab 1:100 gebaut. Wie kam es dazu?*

**Wolf-Christian Nerger:** Ich bin leidenschaftlicher Schiffsmodellbauer. Ich wollte immer schon einen fahrfähigen *Wolf* haben, und so verwirklichte ich meinen Traum während des ersten Corona-Lockdowns. Soviel ich weiß, gibt es auch nur ein weiteres Modell in diesem Maßstab, und das steht im Internationalen Maritimen Museum in Hamburg.

SCHIFF*Classic: Gibt es in Ihrer Familie noch originale Erinnerungsstücke an den Fregattenkapitän und späteren Admiral Nerger und sein Schiff?*

**Wolf-Christian Nerger:** Ja, die gibt es, auch wenn die sowjetischen Besatzer nach dem Zweiten Weltkrieg in Berlin sehr viele Erinnerungsstücke gestohlen haben. Einige Andenken sind seine handschriftlich verfassten Ansprachen an die Besatzung des *Wolf*, ein für seine Schwiegertochter, also meine Oma, ausführlich handsigniertes Buch und ein originaler Teppich von dem gekaperten japanischen Schiff *Hitachi Maru*.

SCHIFF*Classic: Man könnte meinen, die Geschichte der SMS Wolf und ihres Kommandanten ist in Deutschland längst vergessen. Aber vor einigen Jahren zeigte das ZDF die „Terra X"-Dokumentation „Die Piraten des Kaisers" über die Kaperfahrten der SMS Wolf. Der Schauspieler Oliver Hans Mommsen stellte Ihren Urgroßvater dar. Ist seine Darstellung für Sie überzeugend?*

**Wolf-Christian Nerger:** Oliver Mommsen ist ein sehr guter, sympathischer Schauspieler. Kein anderer hätte Karl August Nerger überzeugender verkörpern können, auch wenn ich glaube, dass die Filmdialoge zu sehr an unsere moderne Sprache angelehnt sind und daher nicht dem Umgangston der damaligen Zeit entsprechen.

SCHIFF*Classic: Viel Raum gibt das ZDF den kritischen Darstellungen des Schriftstellers Theodor Plievier, der als Matrose auf Wolf fuhr und seine Erlebnisse an Bord später in seinem Roman „Des Kaisers Kulis" verarbeitete. Er wirft darin Ihrem Urgroßvater und seinen Offizieren eine extrem schlechte Behandlung der Mannschaft vor. Plievier war später kommunistischer Agitator. Wie glaubwürdig sind seine Darstellungen?*

**Wolf-Christian Nerger:** Theodor Plievier war sicher eine schillernde Figur an Bord des *Wolf*. Trotzdem bin ich sicher, dass er in diesem Zusammenhang zu wichtig genommen wird. Man benutzt ihn und seinen Werdegang, um den Stand der Offiziere in der damaligen Gesellschaft infrage zu stellen und dies im Film deutlich überzogen darzustellen. Wir sollten aber die Vorgänge mit den Maßstäben der damaligen Zeit messen, die sich erst mit dem Matrosenaufstand 1919 änderten. Es hätten auch die Ansichten der anderen Matrosen berücksichtigt werden müssen, um zu beurteilen, wie das Verhältnis zwischen Mannschaften und Offizieren wirklich war. Tatsache ist aber, dass es nach der Rückkehr von *SMS Wolf* über 40 Jahre hinweg zahlreiche Treffen der Besatzung gab. Aus Briefen und Erzählungen weiß ich auch, dass die *Wolf*-Mannschaft einschließlich meines Urgroßvaters eine eingeschworene Gemeinschaft war. Die Mannschaft blieb meinem Urgroßvater bis zu seinem Tode sehr, sehr dankbar.

**LEIDENSCHAFTLICHER SCHIFFSMODELLBAUER:** Wolf-Christian Nergers 1:100-Modell von *SMS Wolf* fasziniert auch den *Schiff-Classic*-Gesprächspartner Stephan-Thomas Klose Foto: Felician Nerger

**SCHIFF***Classic: Gibt es Zeugnisse Ihres Urgroßvaters über die Verhältnisse an Bord?*

**Wolf-Christian Nerger:** In einem Bericht an die Admiralität schreibt Karl August Nerger: „Das wochenlange Warten südlich Neu-Seelands in dem kalten Winterwetter, bei fortdauernden Stürmen, bei gleichzeitiger Untätigkeit war eine starke Kraftprobe für die Besatzung *SMS Wolf*. Der Frischproviant war stark reduziert und das von der Heimat mitgegebene Mehl verdorben. Die Nahrung bestand in nicht gar zu kochenden Erbsen und Bohnen, Büchsenfleisch und stinkendem Brot. Aber die Besatzung nahm es zur Erreichung des Zieles mit in den Kauf."

**SCHIFF***Classic: Vor elf Jahren organisierten Sie ein Treffen von Nachfahren der einstigen Wolf-Besatzung in Hannover-Kleefeld. Wie kam es zu diesem Treffen?*

**Wolf-Christian Nerger:** Bis in die 1960er-Jahre hinein trafen sich die sogenannten „Wölfe" in regelmäßigen Abständen anlässlich des Jahrestages der Heimkehr des Schiffes. Dann schliefen diese Treffen ein. Anfang der 2000er-Jahre nahm ich mit meinem Cousin Uwe Nerger Verbindung auf. Wir stellten fest, dass unweit von Hannover die Tochter eines Besatzungsmitgliedes wohnte. Außerdem meldeten sich die Australier Peter Hohnen und Richard Guilliard bei mir. Es ging um das Buch *The Wolf*. So entstand die Idee, die „Wolf"-Treffen mit den Nachfahren wieder aufleben zu lassen. Konkret wurde es, als Herr Hohnen sich zu einem Deutschlandbesuch ankündigte. Das nahm ich zum Anlass, die Idee 2010 in die Tat umzusetzen. Es kamen Nachfahren des Schiffsarztes und diverser Besatzungsmitglieder und natürlich Mitglieder der Nerger-Familie.

**SCHIFF***Classic: Sie haben selbst Kinder, einen Sohn und zwei Töchter. Was wissen sie schon über die Familiengeschichte? Wird sie in ihnen fortleben?*

**Wolf-Christian Nerger:** Meine Kinder bekommen selbstverständlich alles mit, was ich in Sachen *SMS Wolf* recherchiere und organisiere. Mit meinem Sohn bin ich auch regelmäßig unterwegs, um unseren *Wolf* in See stechen zu lassen. Für mich ist es ganz wichtig, dass meine Kinder wissen, wer ihre Vorfahren waren, damit sie sich mit unserer Familiengeschichte identifizieren und erkennen, dass sie ein Teil davon sind. Sie sollen wissen, woher sie kommen. Sie sollen verstehen, dass der Name Nerger eng mit der deutschen Marinegeschichte des Ersten Weltkriegs verbunden ist.

**EINZIGARTIG:** Die Fahrt des Hilfskreuzers *Wolf* (rechts) ist in der Geschichte der Seefahrt die längste Unternehmung ohne Anlaufen eines Hafens Foto: picture-alliance/ZB/Berliner Verlag

**FESTPROGRAMM FÜR DIE „WÖLFE":** Die Besatzung wurde vom 25. bis 28. März 1918 nach Berlin eingeladen und erhielt dafür Lebenmittelkarten, Fahrscheine und Karten für das „Metropol-Theater", in den „Zirkus Busch" und in die „Manoli-Zigarettenfabrik" Foto: Sammlung Nerger

**MIT POUR LE MÉRITE:** Nerger und seine Offiziere vor ihrem Erfolgsschiff *Wolf*; die gesamte Besatzung war mit dem Eisernen Kreuz II. Klasse ausgezeichnet worden Foto: picture-alliance/ZB/Berliner Verlag

**FÜR DIE EWIGKEIT:** Als einer der erfolgreichsten Handelsstörer des Ersten Weltkriegs kehrte der *Wolf* unversehrt nach 451 Tagen zurück in die Heimat; Foto vom Großlinienschiff *Ostfriesland* aus
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

**BEGEISTERTER EMPFANG:** Karl-August Nerger (links) Anfang März 1918 mit seiner *Wolf*-Mannschaft vor dem Brandenburger Tor in Berlin
Foto: picture-alliance/ZB/Berliner Verlag

die Kohlen, sondern auch die *Igotz Mendi* als Prisenschiff mitzunehmen. Der zusätzliche Schiffsraum entschärfte zudem das Gefangenenproblem, denn allmählich wurde der Platz an Bord des *Wolf* eng.

## Wassereinbruch!

Die Gefangenen konnte man nun auf beide Schiffe verteilen. Es musste noch zweimal Kohle auf See aus der *Igotz Mendi* übernommen werden. Der *Wolf* ging auf hoher See längsseit des Spaniers. In der Dünung schlugen beide Schiffe allerdings so heftig aneinander, dass es mehrere Wassereinbrüche auf dem deutschen Schiff gab.

Mit diesen Schäden dampfte *Wolf* durch ein atlantisches Tiefdruckgebiet mit einem Orkan, den die Wetteraufzeichnungen bis dahin noch nicht registriert hatten. Die provisorisch geflickten Lecks brachen auf, und das Schiff nahm tonnenweise Wasser auf. Die Pumpen versagten. Der *Wolf* drohte kurz vor dem erfolgreichen Ende seiner Unternehmung doch noch zu scheitern. Erst nach fast 24 Stunden härtester Arbeit gelang es der Besatzung im eiskalten Wasser, die Pumpen wieder in Gang zu bringen und die Lecks zu flicken.

Schließlich erreichte der Hilfskreuzer nach 451 Tagen am 24. Februar 1918 Kiel. Da hatte er eine Wegstrecke von 64.300 Seemeilen zurückgelegt (was etwa dem 2,5-fachen Erdumfang entspricht), ohne einen Hafen anzulaufen. Ein Weltrekord! Mein Urgroßvater brachte 14 Schiffe mit insgesamt 38.000 BRT auf und rüstete eines davon auf offener See zum Hilfskreuzer und Minenleger aus. Weitere 22 Schiffe mit 176.000 BRT gingen nachweislich durch von *SMS Wolf* verlegte Minen verloren. Mein Urgroßvater errechnete später sogar eine versenkte Gesamttonnage von rund 300.000 Tonnen!

## *SMS Wolf* lebt weiter

Kein anderes deutsches Kriegsschiff lief während des Krieges so weit in westpazifischen Gewässern. Die 467 Gefangenen wurden bis zum Kriegsende in Internierungslager gebracht. Später kehrten alle in ihre Heimatländer zurück. Viele, die damals an Bord waren, schrieben Bücher wie Roy Alexanders *451 Tage* oder Fritz Witschetzkys *Das schwarze Schiff* und einige andere, in denen die ehemaligen Gefangenen an Bord ihre gute Behandlung auf dem Hilfskreuzer *Wolf* extra hervorhoben.

Mein Urgroßvater wurde zum Fregattenkapitän befördert und noch an Bord von Admiral Gustav Bachmann im Namen des Kaisers mit dem höchsten Orden für Offiziere, dem „Pour le Mérite", ausgezeichnet. Die gesamte Besatzung erhielt das Eiserne Kreuz II. Klasse. *SMS Wolf* indes lebt in meiner Familie bis heute fort, denn mein Vater heißt Wolf und ich heiße Wolf-Christian – für mich eine große Ehre. ⚓

EIN SCHIFFSWRACK GIBT ARCHÄOLOGEN RÄTSEL AUF

# „Smakken, Kuffen, Galioten“

**In der Tromper Wiek vor Kap Arkona liegt ein Überbleibsel der Küstenschifffahrt, wie sie ab dem 17. Jahrhundert zunächst in den Niederlanden stattgefunden hat. Schon bald prägten hier sogenannte Flachbodenschiffe das Bild der Küstenregionen**

Von Elmar Klemm

Ein scharfer Nordost pfeift um das Kap Arkona. Für Kapitän Hans Pidder ist die Passage immer wieder eine Herausforderung. Sein Frachtsegler ist üppig beladen. Er fährt Holz und Kohlen aus Dänemark nach Greifswald. Das schwere Eichenholz des Rumpfs ächzt, während der Bug durch die Wellen stampft.

Zu den starken Windböen gesellt sich Regen. Die Sicht schwindet. Pidder entscheidet, unterhalb des Kaps in der Tromper Wiek abzuwettern. Das Risiko ist ihm bekannt. Doch immer noch besser, als vor Jasmund auf das Kreideriff zu laufen. Nach einer Stunde, die Dunkelheit bricht langsam an, nimmt der Wind spürbar zu. Das Schiff kann sich nicht mehr freisegeln und wird immer mehr gen Ufer gedrückt. Zu spät. Mit einem schabenden Geräusch läuft das Schiff auf Grund. Pidder kann sich mit seiner fünfköpfigen Mannschaft ans nahe Ufer der Schaabe retten. Das Schiff wird 1854 Opfer der Brandung – und gerät in Vergessenheit.

Im November 2014 meldet sich ein Fischer beim Landesverband für Unterwasserarchäologie Mecklenburg-Vorpommern: Auf Rügen liege vor dem Strand der Schaabe ein Wrack, das schon länger als Fischgrund diene. Den Ausführungen des Fischers zufolge solle sich in rund vier Meter Tiefe ein Spantengerüst von etwa 40 Meter Länge befinden. Bei gutem Wetter laufen die Archäologen aus. Sie wissen, dass die Tromper Wiek schon einigen Schiffen zum Verhängnis geworden ist. Bisher sind hier vier Wrackpositionen bekannt.

## Gefährliche Wiek

Die Bucht „Tromper Wiek“ befindet sich im Nordosten der Insel Rügen in Mecklenburg-Vorpommern. Sie erstreckt sich in einem weiten Bogen zwischen dem Kap Arkona im Norden und der Ortschaft Glowe im Süden. Im Westen wird sie durch die „Schaabe“ begrenzt – eine Nehrung, die sich nach der Eiszeit durch Sedimentsablagerungen gebildet hat und die die einstigen Inseln Wittow und Jasmund verbindet. Diese Bucht bietet Schiffen Schutz bei Winden aus Nord, Süd und West. Aufgrund der sehr günstigen Lage Rügens und der Tromper Wiek für den Seehan-

**AUF DER SPUR:** Ein Team von Hobbyarchäologen untersucht das Wrack einen Sommer lang. Jeder Tauchgang liefert Antworten, bringt aber auch neue Fragen
Foto: Kai Schaake

del im Ostseeraum wurde die Insel schon früh von Schiffen frequentiert. Auf einer Seekarte aus dem 17. Jahrhundert ist in der „Trumper Wick“, so die damalige Bezeichnung, eine Warnung vermerkt: „sinus nautis valde formidabilis – ohne Nautik sehr furchtbar“. Die Risiken beruhen vermutlich auf zwei Umständen. Zum einen könnte die Wiek Schiffen bei Stürmen zum Verhängnis geworden sein. Der flache Vorstrandbereich birgt bei Stürmen aus Ost, Nordost oder Südost eine große Gefahr des Strandens.

Ein weiterer Grund wäre die morphologische Beschaffenheit des Ostseegrunds, denn der überwiegend sandige Grund ist regelmäßigen Sedimentsbewegungen ausgesetzt.

## Tauchgang

Im Mai 2015 fallen Taucher über die Reling des Schlauchboots. Ein Atemzug durch ihre Lungenautomaten, da zeichnet sich vor ihnen schon das weitläufige Spantengerippe ab. Wo man hinsieht, ragen massive Holzbalken aus den gemächlich dahinwehenden Algen. Zur ersten Orientierung umrunden sie das Objekt. An einigen Stellen sind die klotzigen Spanten aus dem Verbund gerissen und ragen einen Meter hoch in die Ostsee. Heck und Bug verlaufen im Sand. Die beiden Nachwuchsarchäologen nehmen die Arbeit auf. Obwohl das Wrack nahezu komplett abgetragen ist, zeichnet sich backbords und steuerbords eine deutliche Kimmung ab. Diese Krümmung bezeichnet den Übergang der Bodenspanten in die Bordwand und ist teilweise noch über 18 Meter Länge beplankt.

Die Kimmung lässt also auf einen Schiffsboden schließen. Bei den nächsten Tauchgängen wird eine Gesamtlänge von 24,7 Metern festgestellt. Das Rumpffragment zählt 58 Spanten, die durchschnittlich 6,5 Meter lang und 30 mal 30 Zentimeter breit/tief sind.

Auffällig ist vor allem, dass an allen Spanten abgebrochene Holznägel hervorstehen. Mit ihnen waren offenbar die mächtigen Wegerungen befestigt, die große Teile des Wracks abdecken. Zwischen den Spanten erkennt man ebenso mächtige Bodenplanken. Die zahlreichen Bohrlöcher passen genau mit der Position der Holznägel überein. Das Schiff wurde also primär mit Holznägeln beplankt. Diese waren laut einer Analyse übrigens aus Eichenholz gefertigt. Ein Indiz für den hohen Anspruch an die Stabilität, denn Eiche war auch

> **„Sinus nautis valde formidabilis – ohne Nautik sehr furchtbar“**
> Warnung vor der „Trumper Wiek“ auf einer Seekarte aus dem 17. Jahrhundert

**SEEKARTE MIT HINWEISEN: Die Tücken der „Trumper Wick“ waren schon im 17. Jahrhundert bekannt** Foto: Sammlung Klemm

**DEUTLICHE ZEICHEN: Eng stehende Spanten deuten auf ein Lastschiff hin** Foto: Kai Schaake

**DIE ARBEIT BEGINNT:** Das Wrack wird systematisch vermessen ... Foto: Kai Schaake

im 18. und 19. Jahrhundert bereits ein teurer Rohstoff. Auf der Oberseite der Spanten finden sich zudem Oxidationsspuren. Offenbar wurden Teile der Wegerung zusätzlich mit Metallbolzen fixiert. Zur Dokumentation legen die Taucher einen Abschnitt von sieben mal sieben Metern frei, der besonders viele Details vereint.

Dann heißt es Feuertaufe für den Nachwuchs: messen, zeichnen, messen, zeichnen … Die Untersuchungen beschäftigen das Team einen Sommer lang. Jeder Tauchgang liefert neue Erkenntnisse, wirft aber auch neue Fragen auf. Um Antworten zu finden, taucht die Gruppe rund zehnmal ab.

## Jahresprojekt

Der Landesverband für Unterwasserarchäologie Mecklenburg-Vorpommern hat die Untersuchung mittlerweile zum Jahresprojekt erklärt. Aber erst einmal steht die Archivarbeit an. Denn noch ist völlig unklar, wo der Fund eigentlich einzuordnen ist. Bislang weist das klotzige Holzgerüst nur eine rätselhafte rechteckige Grundform auf. Da hilft nur das Studium der Schiffbaugeschichte.

Das Problem: Die Geschichte des Schiffbaus und seiner zeitlich charakteristischen Typen lässt sich nur lückenhaft erzählen. Baupläne wurden erst sehr spät, etwa ab



**... und schließlich unter Wasser auf Millimeterpapier gezeichnet** Foto: Elmar Klemm

**MODERNE TECHNIK:** **In der Fotogrammetrie-Methode wird aus Hunderten Bildern ein 3-D-Modell erstellt** Foto: Jens Auer

dem 18. Jahrhundert, aufgezeichnet. Bis dahin überlieferte man das Wissen meist mündlich. Oft geben allein Abbildungen auf Siegeln, Münzen, Keramik oder Gemälden einen vagen Eindruck von der Bauart wieder. Diese werden bis heute herangezogen, um auch Wrackfunde zeitlich einzuordnen. Mittelalterliche Koggen hatten nicht dieses Ausmaß. Die Briggen und Schoner des 19. Jahrhunderts waren schnittiger und vor allem größer. Und zu den eisernen Windjammern passt das Wrack erst recht nicht.

Neue Anhaltspunkte gibt der Bericht eines Wrackfunds 1992 vor Hiddensee. Der Unterwasserarchäologe Maik-Jens Springmann beschreibt einen Fund mit „Spanten, Bodenwrangen und Resten einer […] Innenbeplankung“. Das Fahrzeug weise die Form eines Rechtecks auf. Aufgrund der Indizien zieht er den Vergleich zu äußerst plattbodigen und rechteckigen holländischen Fahrzeugen, die sich im 18. Jahrhundert auch im Ostseeraum durchsetzten.

Sein Kollege Thomas Förster ergänzt: „Bei dem Fund handelt es sich um einen in der niederländischen Schiffbautradition gefertigten Fahrzeugtyp […], etwa eine Galiot, Tjalk oder Schmack.“ Die Vielzahl der übereinstimmenden Merkmale konzentriert die Recherchen auf den niederländischen Schiffbau. Horst Menzel hat sich in seinem Buch *Smakken, Kuffen, Galioten* dieses Themas angenommen. Er beschreibt eine Evolution der Küstenschifffahrt, die ab dem 17. Jahrhundert zunächst in den Niederlanden stattgefunden hat. Bald prägten hier sogenannte Flachbodenschiffe das Bild der Küstenregionen.

Allen gleich seien die mäßigen Segeleigenschaften. Die wuchtigen Schiffe hatten zwar eine große Ladekapazität, aber sie konnten nicht gut gegen den Wind segeln und mussten ihren Kurs mit Seitenschwertern stabilisieren. Das passt zu einer Strandung in der Tromper Wiek. Mitte des 18. Jahrhunderts trat schließlich die Kuff in Erscheinung und prägte die Küstenschifffahrt in Nord- und Ostsee bis Ende des 19. Jahrhunderts. Zunächst noch kleiner als die Schmack mit etwa 15 bis 25 Meter Länge, wurde die Kuff bald breiter, und das Ladevermögen nahm aufgrund der eckigen Form zu. Das führte zu einer fast rechteckigen Grundform.

**HINWEISE:** Die charakteristische Rumpfform der Plattbodenschiffe hat die Forscher auf die richtige Spur der Kuffen gebracht

Foto: Horst Menzel

## Signifikante Merkmale

Der Schiffshistoriker Hans Szymanski beschreibt die Kuff in seinem Standardwerk von 1934, *Deutsche Segelschiffe*: „Kuffen waren völlige und stark gebaute Kielschiffe mit großer Tragfähigkeit. Obwohl sie einen verhältnismäßig flachen und breiten Boden mit kurz abgerundeter Kimm hatten, führten nur wenige Seitenschwerter, andere besaßen Kimmkiele, wenn der Kiel niedrig war, um die Abdrift zu verringern. Im Vorschiff verliefen die Wasserlinien fast rechtwinklig zum Kiel, daher war das Vorschiff sehr breit, an den Seiten abgerundet.“

Die signifikanten Merkmale der Kuff beschränken sich offenbar auf die Rumpfform. Getakelt wurde sie mitunter sehr unterschiedlich. Laut Menzel verschmolz die Kuff zu dieser Zeit immer mehr mit ihrem Nachfolger, der Galiot. Doch sie konnte nach wie vor nicht gegen den Wind segeln. Blies sie die Windrichtung gen Ufer, war sie oft der Strandung ausgesetzt. Auch das passt. Im Zuge der Untersuchungen wurde eine Holzprobe entnommen und dendrochronologisch untersucht. Nach Einschätzung des leitenden Archäologen Kai Schaake dürfte das Schiff irgendwann in der Mitte des 19. Jahrhunderts gesegelt sein. Daher geht man nach aktuellem Kenntnisstand von einer deutschen Weiterentwicklung der niederländischen Plattbodenschiffe in der Übergangsphase von Kuff und Galiot aus.

## Zweite Strandung

In einem Wintersturm wurden im Januar 2019 große Teile des Wracks vom Ostseegrund gelöst und an den Strand der Schaabe geworfen. Der zuständige Archäologe Dr. Jens Auer hat die Gelegenheit für weitere Untersuchungen genutzt: „Es handelt sich um Teile des Kiels, der Bodenschale und der Kimm sowie um vereinzelte Bodenwrangen, Innen- und Außenplanken eines flachbodigen, kraweel gebauten Fahrzeugs niederländischer Bauart mit scharfer Kimm und einem 6,4 Meter breiten Flach, welches in das 18. Jahrhundert datiert.“

Was nun mit dem Wrack passiert, ist ungewiss. Seit zwei Jahren kann man die Hölzer bei einem Strandspaziergang betrachten. „Das Wrack ist nach einer fotogrammetrischen Dokumentation und der Entnahme von Proben am Strand verblieben und dort ziemlich schnell vollständig von Sediment bedeckt worden“, erklärt Auer. „Momentan liegen Teile nach meinem Kenntnisstand wieder frei, allerdings ist der Strand bzw. der Brandungsbereich ein dynamisches Umfeld, welches ständigen Veränderungen unterliegt.“ Ob je die Identität dieses Schiffes festgestellt wird? Vielleicht nimmt sich ja wieder ein Team ehrenamtlicher Bodendenkmalpfleger dieser Frage an. ⚓

**KONSERVIERTES WISSEN:** Der Schiffbaumeister Fredrik af Chapman hat in seiner Sammlung *Architectura Navalis Mercatoria* auch den Riss einer Schmack veröffentlicht

Foto: Elmar Klemm

KRAFTPROTZ: *Eisbrecher Stettin*
Alle Fotos: Detlef Ollesch

SEEZEICHEN: Das Leuchtfeuer Pagensand Süd wurde 2015 Exponat im Museumshafen

MUSEUMSHAFEN OEVELGÖNNE

# Hanseatische Prominenz

## Kutter, Eisbrecher und Barkassen

In Hamburg gibt es die höchste Anzahl und die größte Vielfalt an Museums- und Traditionsschiffen in Deutschland. Dutzende Schiffe und Boote aus unterschiedlichen Bereichen und Epochen der zivilen Seefahrt verteilen sich über zahlreiche prominente sowie wenig bekannte Liegeplätze zwischen der Überseebrücke und dem Harburger Binnenhafen. Vom 159,4 Meter langen Stückgutfrachter *Cap San Diego* bis zur sechs Meter kurzen friesischen Yacht *Johanna von Oevelgönne* reicht die Palette der schwimmenden Zeitzeugen maritimer Geschichte.

Ein Teil dieser Flotte ist im Museumshafen Oevelgönne zu Hause. Der gleichnamige Verein betreibt diesen seit 1977 am Fähranleger Neumühlen, rund vier Kilometer flussabwärts von den St.-Pauli-Landungsbrücken.

Die rund zwei Dutzend am Ponton und den rückwärtigen Dalben festgemachten Segler, Dampf- und Motorschiffe gehören zum Teil dem Museumsverein, weitere befinden sich im Eigentum anderer Vereine, Museen und von Privatleuten. Einige von ihnen sind in die Denkmalliste der Freien und Hansestadt Hamburg eingetragen. Dabei handelt es sich bei den Schiffen durchweg um aktive Veteranen, die in der warmen Jahreszeit häufig unterwegs sind – von der Hafenrundfahrt der Barkassen bis zu mehrwöchigen Törns etwa des Finkenwerder Hochseekutters *Präsident Freiherr von Maltzahn* oder des Dampfeisbrechers *Stettin*, des wohl bekanntesten der hier beheimateten Traditionsschiffe. Und selbst das 133 Jahre alte Feuerschiff *Elbe 3* unternimmt noch längere Reisen.

TRADITIONSSEGLER: Friesische Yacht, Tjalken und Ewer hinter den Dalben

### Besuch individuell möglich

Der Schwimmkran *Karl Friedrich Steen* hat einen wesentlich kleineren Aktionsradius, dafür ist sein praktischer Wert für die hiesige Flotte nicht zu unterschätzen: ob beim Ziehen der Masten eines der sieben Segelschiffe oder beim Kranen beispielsweise der Dampfpinasse *Mathilda* (sechs Tonnen) oder der 15 Tonnen schweren Barkasse *Altona*. Er hebt und schwenkt Gewichte bis zu 30 Tonnen, weshalb er im Jahr 2015 auch das Leitfeuer Pagensand Süd von der Elbinsel Pagensand heben und den zwölf Meter hohen Turm hier im Museumshafen auf einen neuen Sockel stellen konnte.

Die frühere HADAG-Fähre *Bergedorf* aus dem Jahr 1955 dient als Restaurantschiff und begibt sich nur noch zu besonderen Ereignissen wie beispielsweise dem Hafengeburtstag auf Fahrt.

> **INFO**
>
> **Anschrift**
> Museumshafen Oevelgönne e.V.
> Ponton Neumühlen
> 22763 Hamburg
> Tel. 040 41912761
> www.museumshafen-oevelgoenne.de
> info@museumshafen-oevelgoenne.de
>
> **Öffnungszeiten**
> Das Gelände ist frei zugänglich. Besichtigung der einzelnen Schiffe nach Absprache. Das Büro des Vereins ist wochentags jeden Vormittag besetzt.

Die größeren Einheiten haben – wenn sie denn anwesend sind – feste Öffnungszeiten, die anderen kann man individuell besichtigen, wenn die ehrenamtliche Crew an Bord ist und für Besucher Zeit hat. Zur Anreise empfiehlt sich die Fährlinie 62 der HADAG, die – von den Landungsbrücken oder von Finkenwerder kommend – die Fahrgäste direkt neben den Traditionsschiffen aussteigen lässt. Auch im Winter oder in Pandemiezeiten, wenn der Betrieb auf den einzelnen Schiffen weitgehend ruht, ist der Ponton des Fähranlegers frei zugänglich, was dem Interessierten den Aufenthalt in einer Art Freilichtmuseum mit Blick auf die Schiffe und die zu diesen aufgestellten Informationstafeln ermöglicht.

*Detlef Ollesch* ⚓

**BILDERRÄTSEL**

# Erkennen Sie das Schiff?

**LOGIKRÄTSEL**

Tragen Sie die jeweiligen Schiffe (4 x 1er, 3 x 2er, 2 x 3er und 1 x 4er) in das Koordinatensystem ein. Die Zahlen geben an, wie viele Schiffe beziehungsweise Schiffssektionen waagerecht und wie viele senkrecht positioniert werden dürfen. Auflösung Seite 82.

| | 1 | 2 | 4 | 3 | 2 | 0 | 5 | 2 | 0 | 1 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 0 | | | | | | | | | | |
| 1 | | | | | | | | | | |
| 1 | | | | | | | | | | |
| 2 | | | | | | | | | | |
| 3 | | | | | | | | | | |
| 3 | | | | | | | | | | |
| 4 | | | | | | | | | | |
| 1 | | | | | | | | | | |
| 0 | | | | | | | | | | |
| 5 | | | | | | | | | | |

raetselstunde.com

Rätsel: Erik Krämer/Rätselstunde (www.raetselstunde.com), Sammlung GSW (4)

**LÖSUNGEN – BILDERRÄTSEL**

**1** *SMS Oldenburg* (Panzerkorvette, Deutschland, Stapellauf 1884) **2** *Queen Mary* (Passagierschiff, England, Stapellauf 1934) **3** *Nordcoke* (Frachtdampfer, Deutschland, gebaut 1936) **4** *Deep Quest* (Tauchboot, USA, Stapellauf 1967)

# Hafen von Ostia

Die Ansicht mit dem Hafen von Ostia bei Rom ist eine von insgesamt 600 gestochenen Städte- und Hafendarstellungen, die in dem sechsbändigen Druckwerk „Civitates Orbis Terrarum“ zwischen 1572 und 1618 erschienen. Dem berühmten Weltatlas von Ortelius ähnlich, waren die 1.600-seitigen „Civitates“ als ergänzende Sammlung angelegt. *AK*

Foto: picture-alliance/Luisa Ricciarini/Leemage

VORSCHAU

Ab **10.** Mai am Kiosk

# F 122 – Arbeitspferde der Marine

**DIE ACHT FREGATTEN** der Klasse 122 (*Bremen*-Klasse), von denen die erste 1982 in Dienst gestellt wurde und eine – die Fregatte *Lübeck* – noch im Dienst steht, waren robuste und zuverlässige Mehrzweckkampfschiffe. Als Hauptaufgabe im Kalten Krieg galt die Bekämpfung von U-Booten, und nach dem Ende des Ost-West-Konflikts waren ihre Fähigkeiten zur Abwehr von Flugzeugen und Flugkörpern geschätzt. Alles über Technik, Ausrüstung und Einsätze dieses in der Deutschen Marine legendären Schiffstyps lesen Sie in der nächsten Ausgabe.

## Hitlers Abwehrchef

**ADMIRAL WILHELM CANARIS** ist bis heute umstritten: War er Spion, Kriegsverbrecher, Verräter, Widerstandskämpfer, ein falsch verstandener Patriot oder doch ein glühender Nationalsozialist?

## Schicksal eines U-Bootes

**SM U 20** wurde durch die Versenkung der *Lusitania* 1915 bekannt. Doch was geschah danach? Die spannende Geschichte eines Unterseebootes.

## „Traumschiffe“ des NS-Regimes

**KREUZFAHRTEN** für den kleinen Mann: Wie sahen sie aus, die Vorzeigedampfer im Dienst der Organisation „Kraft durch Freude“?

**AUSSERDEM:** **KATASTROPHE 1952** Untergang der *Melanie Schulte*
***SMS ALBATROS*** auf Missionsreise zu den Salomonen
**SCHIFFSMASTEN** Ein Blick in ihre Geschichte

Rätselauflösung von Seite 79

Fotos: picture-alliance/dpa/Carsten Rehder, SZ-Photo/Sammlung Megele/Scherl, Sammlung Lipsky



**SCHIFF** *Classic*

### So erreichen Sie uns

**Abonnement/Nachbestellung von älteren Ausgaben**
*Schiff Classic* ABO-SERVICE
Gutenbergstr. 1, 82205 Gilching
Tel. +49 (0) 1805 . 32 16 17*
oder +49 (0) 8105 . 38 83 29 (normaler Tarif)
+49 (0) 1805 . 32 16 20*
leserservice@schiffclassic.de
www.schiffclassic.de/abo
www.schiffclassic.de/archiv
*14 ct/min aus dem dt. Festnetz, Mobilfunkpreise max. 42 ct/min

Preise Einzelheft € 9,50 (D), € 10,50 (A), SFr. 15,20 (CH)
(bei Einzelversand jeweils zzgl. Versandkosten)
Jahresabonnement (8 Hefte) € 72 inkl. MwSt.,
im Ausland zzgl. Versandkosten

Die Abogebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE 63 ZZZ00000314764 der GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe ankündigt wird. Der aktuellen Abopreis steht hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Erscheinen und Bezug *Schiff Classic* erscheint achtmal jährlich. Sie erhalten *Schiff Classic* in Deutschland, in Österreich, in der Schweiz und in weiteren Ländern im Bahnhofsbuchhandel, in gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.
Händler in Ihrer Nähe finden Sie unter: www.mykiosk.com

**Redaktion**
(Leserbriefe, Fragen, Kontaktaufnahme)
*Schiff Classic*, Infanteriestr. 11a, 80797 München
redaktion@schiff-classic.de
www.schiffclassic-magazin.de
Bitte geben Sie bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Telefonnummer und Postanschrift an.

**Anzeigen**
armin.reindl@verlagshaus.de

### Impressum

Nr. 47 | 3/2021 | April/Mai | 9. Jahrgang

*Schiff Classic*, Tel. +49 (0) 89 . 13 06 99-720
Infanteriestr. 11a, 80797 München

**Redaktion** Markus Wunderlich (Chefredakteur Luftfahrt, Geschichte, Schifffahrt und Modellbau), Dr. Guntram Schulze-Wegener (Fregattenkapitän d. R., Herausgeber/Verantwortlicher Redakteur), Jens Müller-Bauseneik, Alexander Müller
**Wissenschaftlicher Beirat** Dr. Jörg Hillmann (Kapitän zur See, Potsdam), Stephan-Thomas Klose (Oberstleutnant, Hannover, Bonn) Rainer Schubert (Journalist, Berlin), Rolf Stünkel (Korvettenkapitän d. R., Weyhe), Dr. Jann M. Witt (Fregattenkapitän d. R., Eckernförde, Laboe)
**Herstellung** Sabine Springer
**Layout** Ralf Puschmann (Ltg.), Tino Pinkert
**Verlag** GeraMond Media GmbH, Infanteriestr. 11a, 80797 München, www.geramond.de
**Geschäftsführung** Clemens Schüssler, Oliver Märten
**Gesamtanzeigenleitung** Bernhard Willer
**Mediaberatung** Armin Reindl, armin.reindl@verlagshaus.de
**Anzeigendisposition** Hildegund Roeßler, Tel. +49 (0) 89.13 06 99.551, Fax +49 (0) 89.13 06 99.100
hildegund.roessler@verlagshaus.de
Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 31 vom 1.1.2021
**Vertriebsleitung** Dr. Regine Hahn
**Vertrieb/Auslieferung** Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Unterschleißheim
**Litho** ludwigmedia, Zell am See, Österreich
**Druck** Walstead Central Europe, Poland

PEFC PEFC/32-32-082 PEFC zertifiziert
Dieses Produkt stammt aus nachhaltig bewirtschafteten Wäldern und kontrollierten Quellen
www.pefc.de


Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt: Dr. Guntram Schulze-Wegener; verantwortlich für die Anzeigen: Bernhard Willer; beide: Infanteriestraße 11a, 80797 München.
**ISSN** 2196-7490



GERANOVA BRUCKMANN VERLAGSHAUS